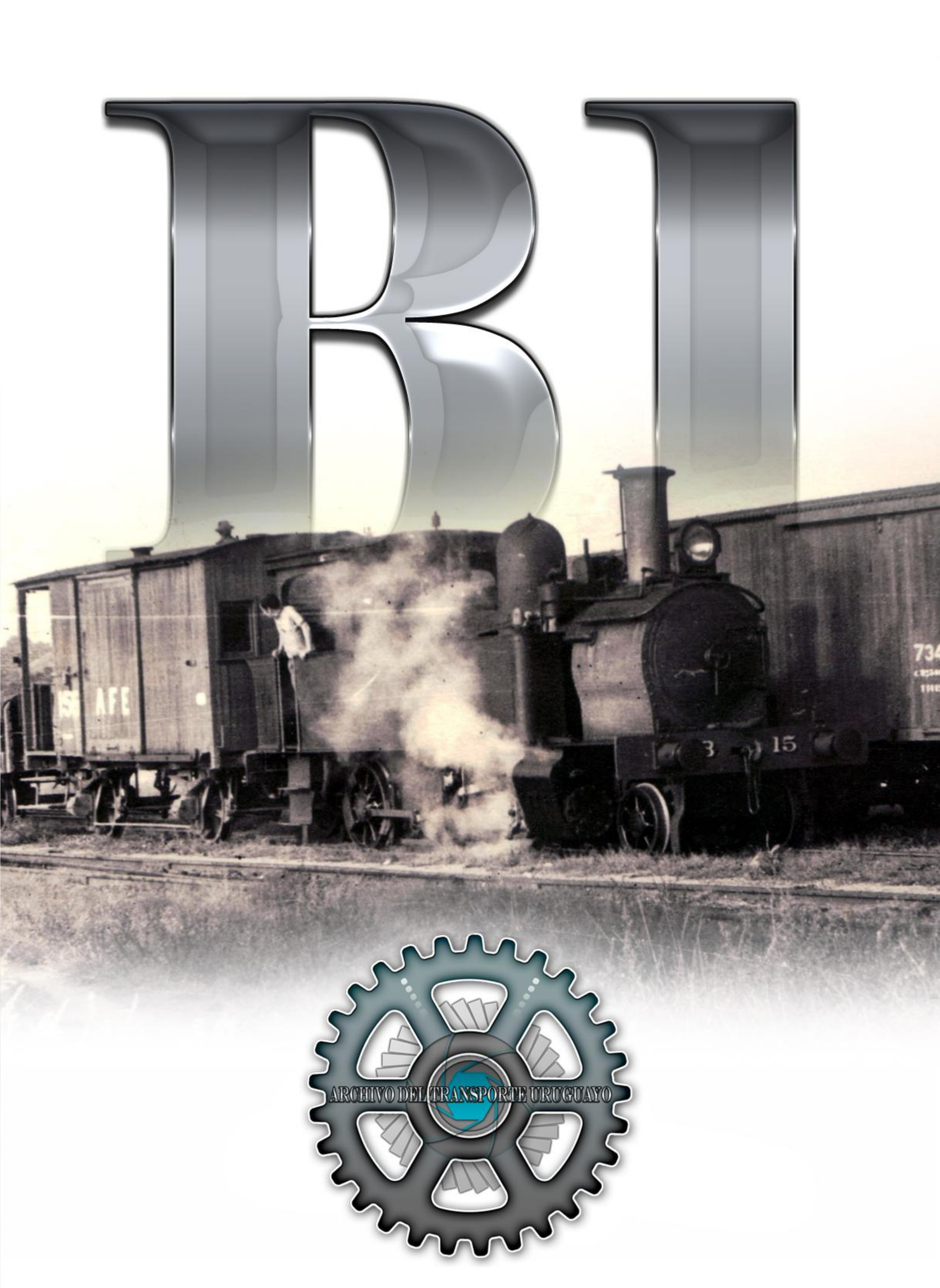

BI
AFE
15
ARCHIVO DEL TRANSPORTE URUGUAYO

Locomotoras Clase B1 (2-6-0)

Falcon Railway Plant, Beyer Peacock & Co., Hudswell Clark & Co. (1890, 1905, 1907 y 1910)

Introducción:

Posiblemente no sean locomotoras sumamente recordaradas, ya que sus actividades eran más bien discretas, se dejaban ver poco y su número era muy bajo como para llamar realmente la atención o poderles seguir demasiado el rastro, dado que no tenían mucho que contar. La vida de una locomotora tanque de maniobras, estaba relegada principalmente al uso en remesas o playas de maniobras, y eso las hacía poco interesantes si de anécdotas e historias se tratara…

Pero en este caso en particular, en esta serie de locomotoras, o más bien, Clase, el Central por alguna razón se intentó sacar el problema de encima y no titubeó al agrupar a varios tipos de locomotoras de vapor que no siempre eran siquiera similares, en una única sub clasificación a modo de dar a entender que “estar eran las maquinas maniobreras pesadas”.

Es cierto que no fueron las maquinas más grandes, ni las más recordadas ni tampoco las más útiles o eficientes locomotoras que existieron en el Uruguay, tampoco llamaban la atención desde un punto de vista estético, eran sencillas y con pocas aspiraciones, pero si algo las caracterizó fue el duro trabajo que lograron realizar a travez de los años, en cuanto lugar del país se las necesitó, y si bien su abitab natural eran las playas de maniobras o talleres, fueron de las pocas máquinas de tareas de patio, que si tenían que salir a línea principal a ayudar en un repecho o hacerse cargo directamente de un tren ellas solas, no lo pensaban dos veces.

Fue justamente este hecho, lo que marcaría su sorprendentemente longeva vida de servicios, y que a pesar de todo, se llevara una de ellas, el mérito de ser la última vaporera que operó oficialmente en el Uruguay…

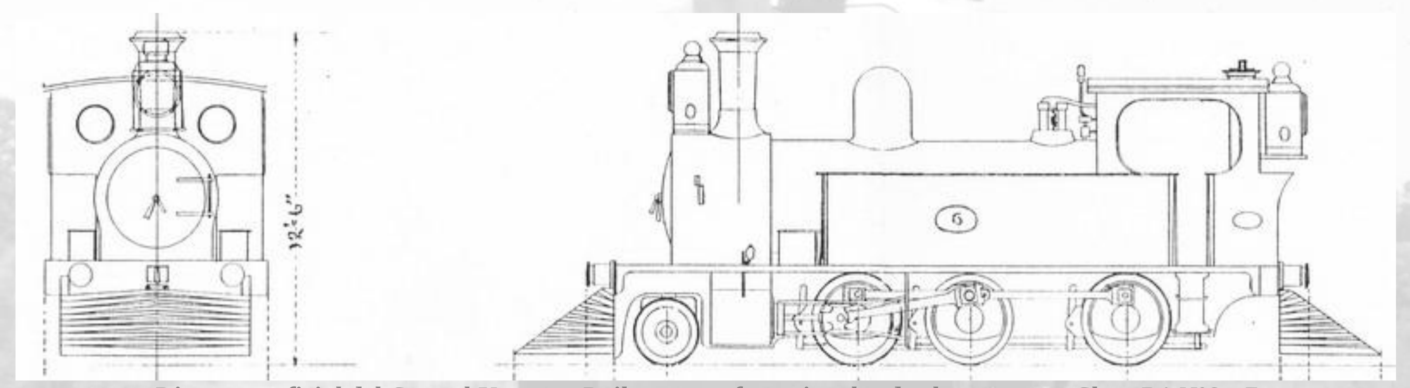
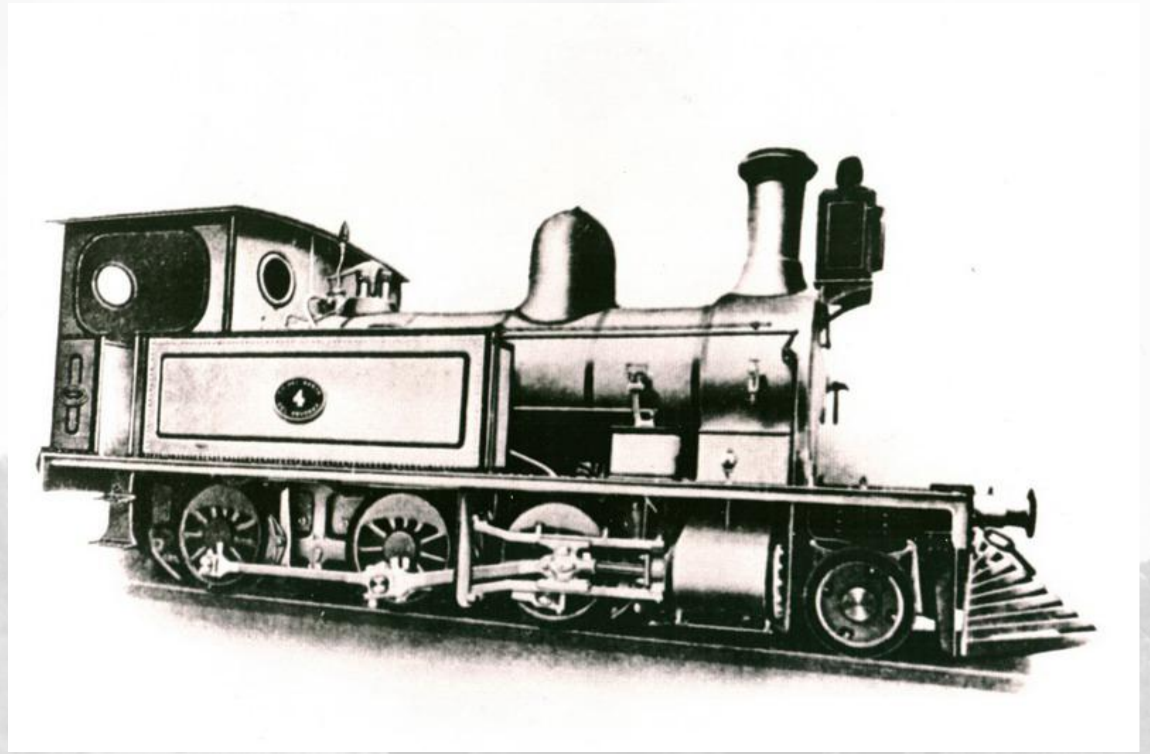


Diagrama oficial del Central Uruguay Railway en referencia a las dos locomotoras Clase B1 Nº6 y 7 del Central, construidas por la firma Falcon en 1890, originalmente para el Ferrocarril Norte del Uruguay. Es notoria la diferencia que hay entre el final del a caja de humos y los topes de la máquina.

Maniobras

Las máquinas de maniobras en Uruguay, están ligadas desde los inicios del ferrocarril a su historia, a causa de que algunos de lso primeros ejemplares que llegaron al país, eran maquinas tan diminutas que si bien estaban pensadas para "línea principal" su fisionomía las hacía más acordes a las maniobras que a remolcar trenes en trayectos largos, pero en aquel entonces, era lo que había y las diminutas locomotoras estaban obligadas a encargarse básicamente de todo.

Para que se entienda más, vamos a detallar de qué se trataba… En 1867 arriba a Uruguay la primera locomotora de la historia, se trataba de una máquina de origen Inglés, Tipo 0-6-0ST (Tipo Saddle Tank - Tanque de Agua Sobre la Caldera), construida por la firma Británica, Manning Wardle Co., Boyne Engine Works, Leeds, con el número de fábrica 235 para el Ferrocarril Central del Uruguay. La máquina era de muy pequeño porte, partió de Inglaterra el día 22 de Junio de 1867, arribando al país el 27 de noviembre del mismo año, a su llegada se la bautizó como "General Flores" en honor al presidente Venancio Flores que era quien gobernaba el país en dicho momento, no adjudicándole hasta varios años luego, ningún número a la máquina. La General Flores era una maquina pequeña, tenía un insignificante "canipy" de origen (el techo) y su área de conducción por así decirlo, era simplemente un habitáculo completamente semi abierto, donde se observaba a siempre vista el mando del regulador, los niveles de agua y demás artefactos necesarios para conducir a esta extraña maravilla mecánica, tan prometedora.



Esta fue la locomotora Nº6 del Central, una de las dos Falcon compradas al Ferrocarril Norte del Uruguay, aquí en esta fotografía de fábrica, lleva el Nº4, ya que era el número que usó en su primitiva empresa. (Archivo FALCON)

Quedó rápidamente en evidencia que el tamaño de la locomotora era demasiado pequeño para la función que se pretendía con ella, es por eso que fue acompañada por otras dos máquinas que llegaron a Uruguay ese mismo año, se trataba de dos

locomotoras bastante más grandes que la General Flores, eran rodado 0-6-0 con tender, construidas también por Manning Wardle en el año 1868, bajo los número de fábrica 245 y 251 lo cual resulta un hecho extraño, el salto en la numeración de fábrica, a estas dos locomotoras en un principio se las bautizó bajo el nombre de Monte Video (a la Nº245) y (Separado como lo escribían los Ingleses) y Las Piedras (a la Nº251).

Al existir las dos locomotoras Manning Wardle con tender, estas se encargaban de remolcar los trenes en línea principal relegando a la “General Flores” a servicio de maniobras aunque de vez en cuando también remolcaba algún tren en línea principal.

La cuarta máquina de los ferrocarriles Uruguayos hizo su aparición a fines de 1869, se trataba de una locomotora rodado 2-4-0 con ruedas más grandes que las anteriores, siendo las mismas de 5'-0" construida por la empresa *Sharp Stewart & Co. Manchester UK.* La cual fue bautizada como *La Florida.* Hasta aquí todo parecía indicar que la pequeña “General Flores” quedaría solitaria ante locomotoras cada vez más grandes, pero eso cambiaria rápidamente.



Única fotografía conocida de una de las dos máquinas Falcon ex Ferrocarril Norte del Uruguay, en manos ya del Central, no se sabe cuál de las dos es, pero se ve que la imagen está tomada en la estación Central del CUR, y de fondo se aprecia el galpón A.

Para 1870, fue enviada desde Inglaterra el día 28 de febrero, la que sería la quinta locomotora Uruguaya, se trataba esta vez de una locomotora de características sumamente similares a la "General Flores", había sido construida también por Manning Wardle ese mismo año, con el Numero de Fábrica 300, siendo bautizada como "Canelones", era de aspecto casi igual a la "General Flores" pero aun así, presentaban una pequeña diferencia entre sí. *"Locomotora MW Nº300 "Canelones", es igual que el MW Nº235 "General Flores" con excepción de la cubierta, en esta existe además un parabrisas delantero en lugar de ser abierto ".*

En principio, las primeras locomotoras que tuvo el Ferrocarril Central del Uruguay, no fueron numeradas ni integradas dentro de ninguna clase y simplemente se las bautizaba con un nombre, práctica sumamente común en esa época y en varios ferrocarriles a lo largo del mundo.

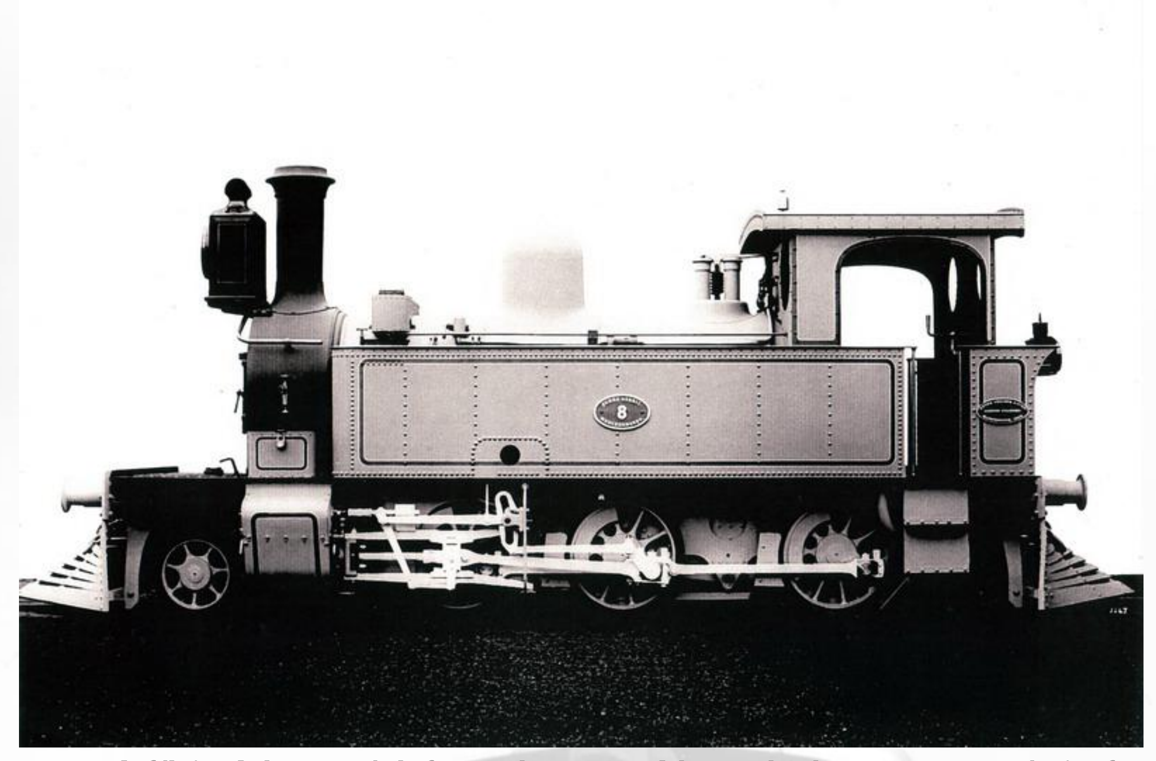


Imagen de fábrica de la que sería la futura Clase B1 Nº4 del Central, solo que como esta máquina fue adquirida junto a otra, originalmente por el ferrocarril Midland, en este ferrocarril llevaba el Nº8 y pertenecía a la Clase C.

Fue recién en 1873, cuando las locomotoras comenzaron a ser numeradas al ser compradas 7 nuevas locomotoras muy similares a la maquina "La Florida", siendo estas también rodado 2-4-0 y construidas por la empresa *Vulcan Foundry, Lancs UK*. Estas 7 máquinas venían todas bautizadas con un nombre, pero de todas formas comenzó a complicarse la identificación de las mismas en los inventarios, haciendo necesario darles un orden que no fuera simplemente un nombre, sin embargo, no fueron numeradas de forma cronológica tal como llegaron y su numeración era totalmente desordenada.

Las 7 locomotoras fueron numeradas de la siguiente forma:

Nº1 – General Flores (Tipo Tanque Sobre la Caldera)

Nº2 – Canelones (Tipo Tanque Sobre la Caldera)

Nº3 – Las Piedras (Tipo Tender)

Nº4 – Monte Video. (Tipo Tender)

Nº5 – La Florida (Tipo Tender)

Nº6 – Claimant (Tipo Tender)

Nº7 – Uruguay (Tipo Tender)

Nº8 – Voy al Brasil (Tipo Tender)

Nº9 – Durazno (Tipo Tender)

Nº10 – Santa Lucía (Tipo Tender)

Nº11 – Rodríguez (Tipo Tender)

Nº12 – Requena (Tipo Tender)

Nº13 – El Yi (Tipo Tender)

Nº14 – Río Negro (Tipo Tender)

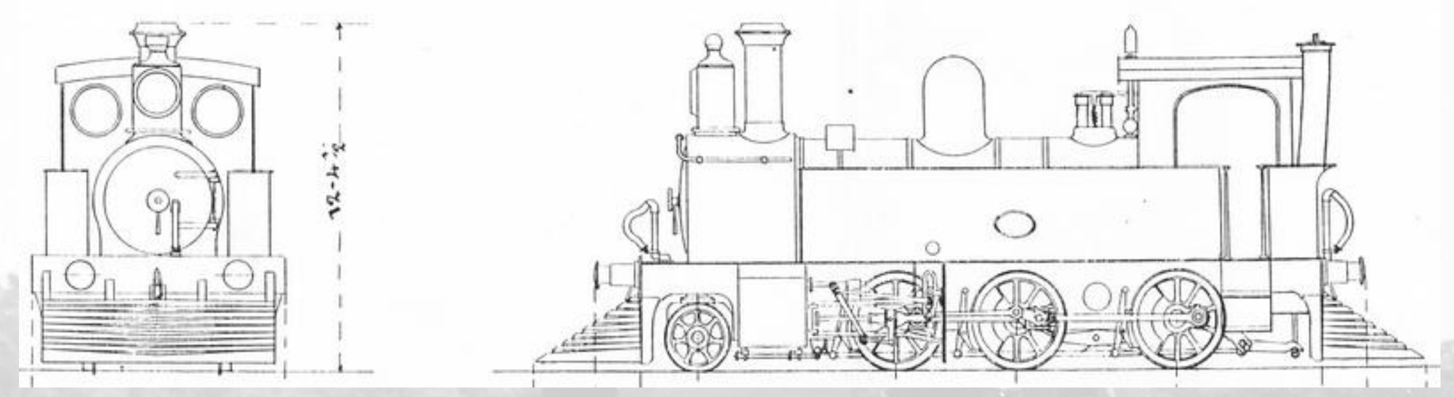


Diagrama general realizado por el CUR, de las maquinas Clase B1 Nº1,2, 15, 16 y 17. Nótese ya la adaptación a fuel-oil. En la parte posterior con un tubo largo para cargar el mismo.

Clasificación con Letras:

A medida que iban llegando más máquinas, se hacía cada vez más evidente que las mismas presentaban muchas diferencias entre sí, por lo cual, respondiendo a una vieja costumbre inglesa que buscaba llevar a cabo órdenes internos de las compañías, en 1891 se llegó a agrupar a las diferentes maquinas en clases que comprendían una letra del abecedario.

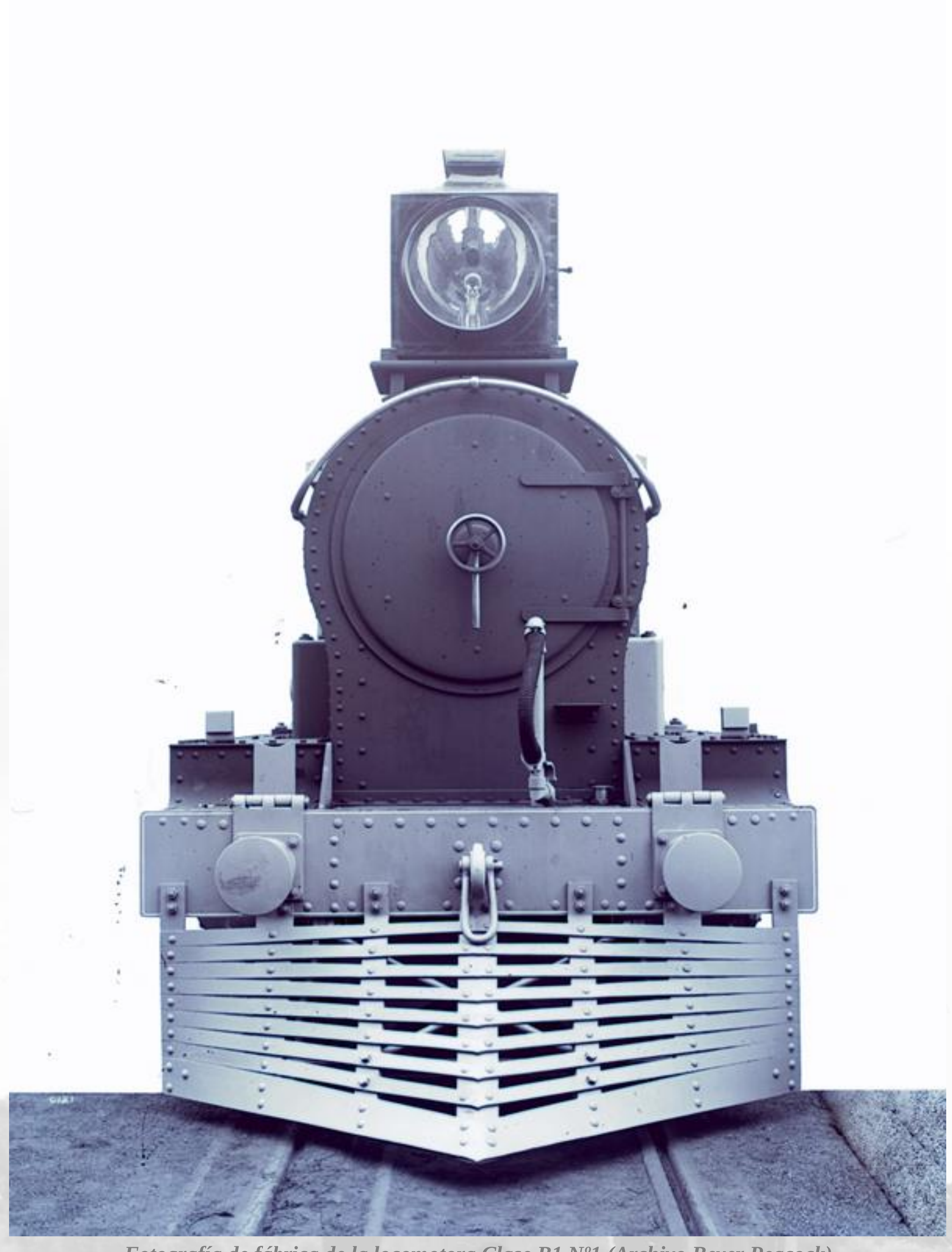
Se comenzó con las Clase A donde serían integradas las maquinas más chicas, que eran la General Flores y la Canelones, seguidas por la Clase B donde fueron integradas las maquinas Las Piedras y Montevideo, pero este orden no clasificaba de manera escalonada a las locomotoras por orden de llegada, pero tampoco eran clasificadas respecto a su numeración, y en el caso de la Nº5 "La Florida" fue clasificada como Clase E1, las dos máquinas compradas de segunda mano fueron clasificadas como Clase D1 mientras que todas las demás fueron numeradas como Clase E2. Cabe destacar que esta forma de clasificar a las maquinas con letras, había sido comenzada a utilizar en el Ferrocarril Midland en 1889…
Con este sistema, a lo largo de los años llegó a existir en el parque del Central Uruguay Railway casi que un tipo de locomotoras para cada una de las 26 letras del pudiendo contarse solo en dicha empresa un parque de casi 200 locomotoras a lo largo de su historia, sin contar a las locomotoras de empresas de ferrocarriles más pequeñas, que existieron también en Uruguay.



Fotografía de fábrica de la locomotora Clase B1 Nº1 (Archivo Beyer Peacock)

La extinción de la Clase B original:

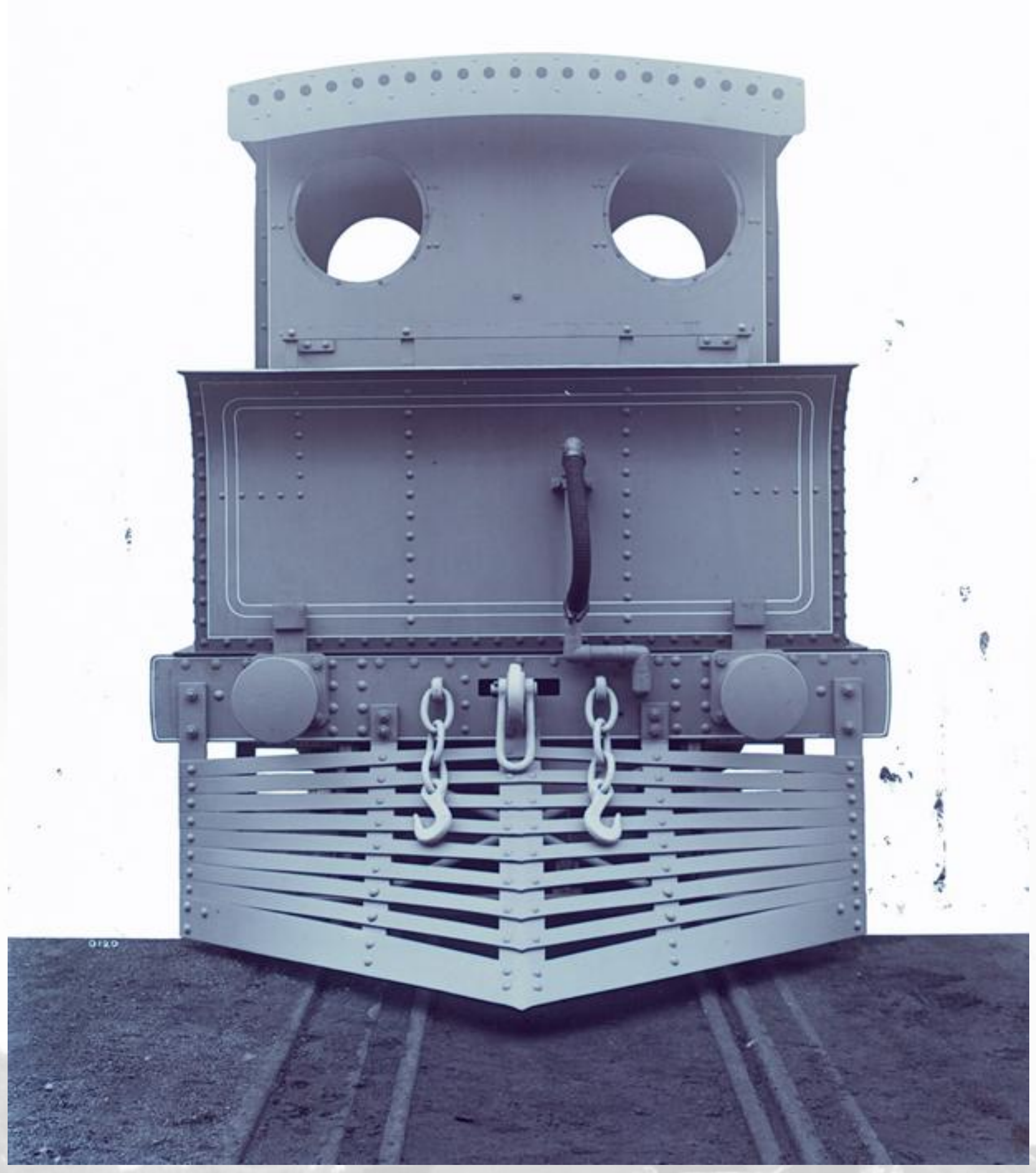
Como ya explicamos entonces, las dos máquinas grandes con las que contaba el Central en aquellos primeros años, eran las dos Manning Wardle de 1868, las que, al ser clasificados los distintos modelos para un mejor orden, fueron clasificadas como CLASE B; sin embargo, no sería algo que les sirviera de mucho ya que la vida útil de estas dos máquinas, fue todo menos extensa… El Ing. Castro expresaba respecto a ellas dos: *"Se trata de dos locomotoras muy mal adaptadas a las exigencias de nuestro tráfico. Por su disposición y diámetro de ruedas, no se adaptan bien al tendido sinuoso de nuestras vías, siendo sus descarrilos muy frecuentes. Deben normalmente trabajar muy por debajo de su velocidad óptima para la que fueron diseñadas. Los haces y las placas tubulares ya presentaban problemas de fábrica"*.



Fotografía de fábrica de la locomotora Clase B1 Nº1 (Archivo Beyer Peacock)

Esto habla a las claras de que fue una compra bastante errada la de estas dos máquinas, y es por eso que es casi desconocida la existencia de las dos Clase B en Uruguay, respecto a los trenes y usos que tenían, se cree que al final de su vida de servicios, fueron asignadas a remolcar trenes de construcción, o de Vía y Obras, al existir un registro grafico de una de ellas dos, trabajando en 1891 en los Trenes de Vía y Obras en la zona del Valle Edén en la línea a Rivera.

Al pasar los años las maquinas más antiguas comenzaron a ir siendo radiadas de servicio, según la memoria al 30/6/1896 dice que se dieron de baja una locomotora rodado 0-6-0, 2 locomotoras para expresos de pasajeros y una Fairlie.



Fotografía de fábrica de la locomotora Clase B1 Nº1 (Archivo Beyer Peacock)

A modo de entender estas primeras, bajas, se aclara que esta locomotora rodado 0-6-0 dada de baja, era la maquina Clase B Nº3 "Las Piedras", dado que ese año, llegó al Central Uruguay Railway una locomotora 0-6-0T construida por la firma Británica, *Black Hawthorn* en el año 1888, numero de fábrica 923 que había pertenecido al constructor del Midland Of Uruguay Railway (línea construida entre Isla Cabello-Cuareim), que era la firma Cutbill Son & Delungo, que venía de completar la línea del Noroeste hasta Cuareim. Esta máquina fue clasificada como Clase A1 (para diferenciarla de las otras dos Clase A) y numerada como Nº3 ocupando el número de la recientemente desafectada Ex Clase B

En lo que respecta a su hermana, la Clase B Nº4 “Monte Video” fue radiada de servicio entre 1896 y 1897, lo que ocurrió luego con ellas es totalmente desconocido, pero posiblemente, hayan sido desarmadas y utilizadas sus partes en realizar nuevas piezas o trabajos, ya que en esa época, nada se desaprovechaba. Con esto, se da como concluida la historia de la Clase B original, integrada únicamente por estos dos estrambóticos aparatos de dudosa utilidad y pésimas opiniones de parte de los ingenieros del Central, y aquí es donde comienza nuestra historia.

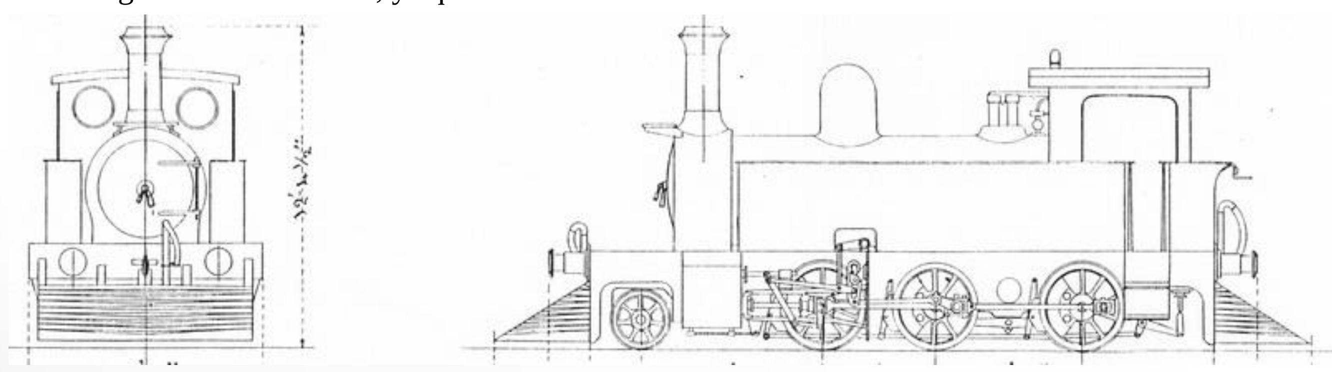


Diagrama de la locomotora Clase B1 Nº4. (Archivo Enrique Bianchi)

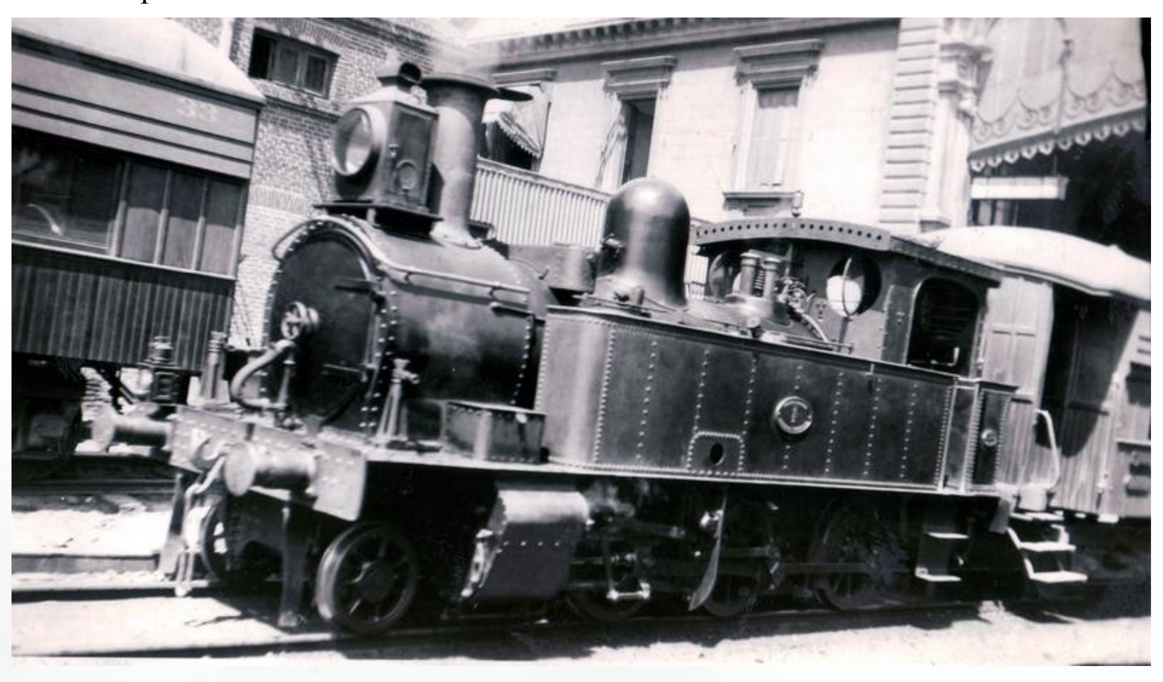
La Clase B1, la Nueva Serie:

Casi que a la par de que fueron eliminadas del inventario las dos locomotoras Clase B, el Central decide adquirir dos locomotoras de segunda mano, que se encontraban ya en el país trabajando para el Ferrocarril Norte del Uruguay (NUR) que era la empresa que operaba la línea entre Isla cabellos (Luego Baltazar Brum) y San Eugenio (Luego Artigas) en la parte más al norte del país. El NUR había comprado estas dos locomotoras en el año 1890 a la firma Falcon Railway Plant Works. Loughborougm, UK. Construidas bajo los números de fábrica 179 y 180, estando numeradas como Nº3 y 4 del NUR. Las dos máquinas fueron compradas en octubre de 1897 al NUR, y presentaban un rodado 2-6-0T, ruedas motrices de 3'-4" de diámetro, y dos cilindros exteriores de 15x20.

Puede parecer extraño que el NUR vendiera dos locomotoras que eran casi nuevas, solo tenían 7 años al momento de ser vendidas al Central, pero la aparente razón es que el NUR alegaba de que al poseer a lo largo de la línea, pocos lugares a donde cargar agua, si estas dos máquinas se quedaban sin agua, tendrían que permanecer ahí en la mitad de la nada hasta que se las pudiera ir a rescatar… tal vez esto se entienda como que consumían demasiada agua y por eso podría ocasionarse este inconveniente, pero tal vez la verdadera razón fuera un tema económico, ya que la situación de esta empresa siempre fue bastante delicada. De cualquier forma, las dos locomotoras abandonaron el norte del país, y fueron llevadas a Montevideo para pasar a pertenecer al CUR.

Cuando las dos Falcon ex NUR llegan al Central en noviembre de 1897, este las integra dentro de una nueva clase, que sería conocida como Clase B1, en diferencia de la desaparecida para siempre, Clase B, con el retiro de las dos máquinas Monte Video y Las Piedras; la razón para utilizar la letra B para integrar a las dos “nuevas” locomotoras, podría deberse a que la clase había quedado vacante o que también, en realidad las Falcon eran básicamente máquinas de maniobras con la posibilidad de correr trenes en línea principal, que era básicamente lo que hacía el NUR, o sea, sus

máquinas en casi todos los casos eran sin tender, y corrían indistintamente en línea principal, además de ser usadas para las maniobras; no había presupuesto para tener una de cada tipo…



La única fotografía conocida de la Clase B1 Nº1, aquí en Central realizando maniobras en la vía Nº7 junto a Salón Nº33, en 1936. (Archivo Enrique Bianchi)

Ya integradas al Parque del Central, las maquinas fueron reenumeradas de Nº3 y Nº4 que era su numeración original en el NUR, a ser ahora numeradas como Nº6 (Ex Nº3 del NUR) y Nº7 (Ex Nº4 del NUR) en el Parque del Central, e integradas en la nueva clase como ya se explicó conocida como Clase B1, pero en el Central, la aparentemente única función que tendrían, sería la de realizar maniobras en la estación Central de Montevideo, la cual para esta fecha acaba de ser recientemente inaugurada.

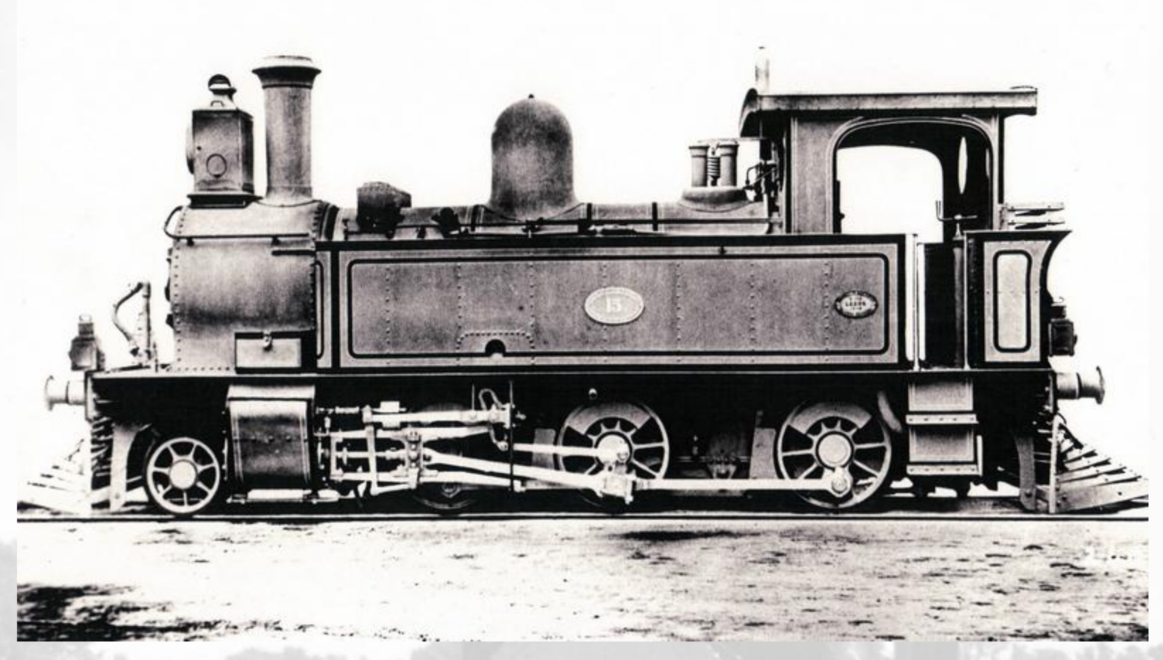
Las máquinas de maniobras eran sumamente necesarias, y lógicamente además de las locomotoras Clase A, las Clase K, y estas dos B1 no eran suficientes para realizar maniobras en todos los lugares a donde operaba el Central, y esa sería la razón por la cual, en noviembre de 1899 el centra compra una tercera locomotora de segunda mano, pero en este caso no al NUR, sino al MUR, o sea al Midland Uruguay Railway, que era a su vez la dueña del NUR, así que le estaban básicamente comprando la locomotora a los mismos dueños.

La máquina en cuestión, tenía 10 años en el Midland al momento de ser comprada por el CUR, se trataba de una maquina construida por *Beyer Peacock & Co. con rodado* 2-6-0T, construida para el Midland en 1889 bajo el número de fábrica Nº 3011, orden de compra de 7247. Sus ruedas motrices eran de 3'-4" y sus cilindros tenían un diámetro de 15x20. Esta máquina, mientras estuvo en el Midland integró la Clase C y tenía el Nº8, ahora al pasar al Central, integraría la Clase B1 del Central, y seria reenumerada como Nº4, ocupando el lugar dejado por la locomotora Nº4 “Monte Video” que era la que de origen ocupaba ese número.

En esos años además habían ya sido dadas de baja las dos locomotoras Clase A originales, o sea la Nº1 “General Flores” y la Nº2 “Canelones”, quiere decir que el Central necesitaba entonces más locomotoras tanque para uso de maniobras, para

suplantar a las desaparecidas Clase A. Para el año 1905 el CUR decide comprar sus dos primeras locomotoras tanque para uso de maniobras, adquiridas nuevas. Sin lugar a dudas, estas nuevas máquinas se compraron dado el buen desempeño que obtuvo el Central por la locomotora que le adquirido al Midland, la Ex C8 del Midland, ahora B1 4 del CUR, porque resulta muy extraño que ambas maquinas serían muy similares, solo que más modernas claro está, a esta locomotora… quiere decir que se le encargó la fábrica que le hicieran dos locomotoras lo más parecidas posible a la ahora B1 Nº4

Las dos nuevas locomotoras fueron encargadas a la firma *Beyer Peacock & Co.* bajo la Orden de Compra Nº9418; fueron construidas con los números de fábrica 4744 y 4745 respectivamente, y numeradas para el Central ya en la fábrica como la Nº1 y Nº2, en sustitución de las ex maquinas Clase A Nº1 "General Flores" y Nº2 "Canelones" que habían sido ya dadas de baja hacia unos años, y para no dejar los números bacantes, el Central re utilizó los dos números más bajos del parque para dárselos a estas dos nuevas locomotoras. Estas locomotoras eran rodadas 2-6-0T, sus ruedas motrices eran de 3'-4" de diámetro, y sus cilindros eran ambos exteriores de un diámetro de 15,5x20, quiere decir que en todos los casos, las máquinas de la Clase B1, si bien tenían diferencias de años, compartían si rodado, tamaño de los cilindros, y diámetro de ruedas. Como novedad, se podría decir que traían doble miriñaque, o sea, miriñaque al frente y miriñaque atrás.

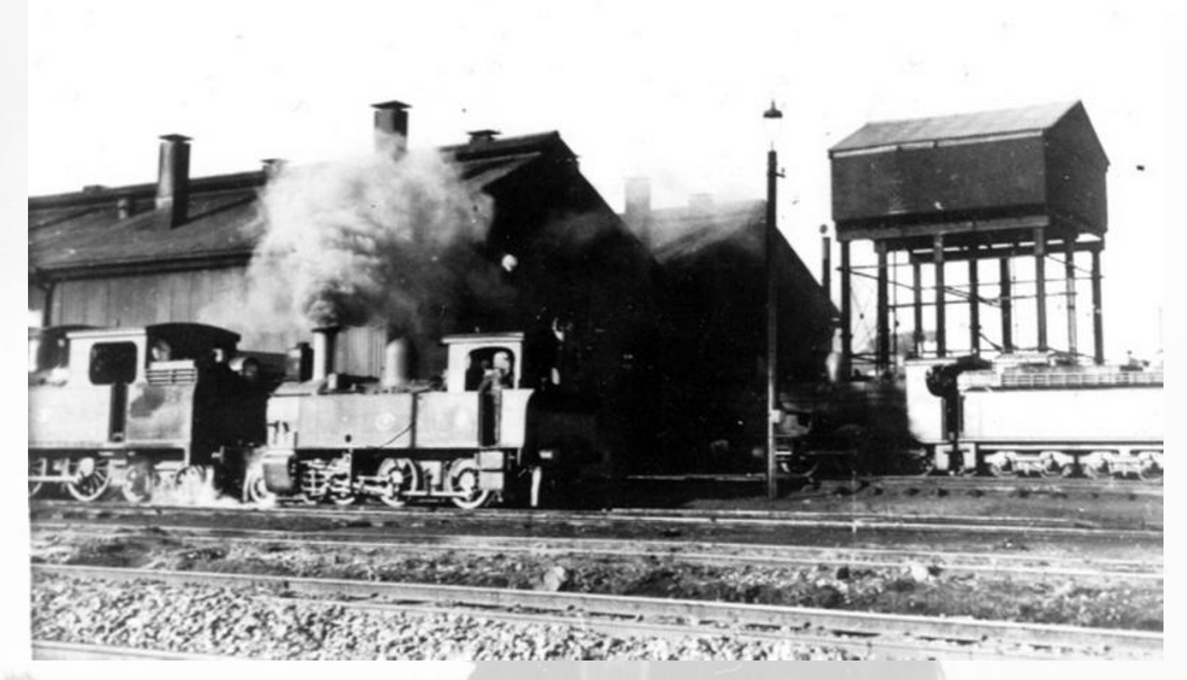


Fotografía de fábrica de la locomotora Clase B1 Nº15 (Archivo Hadswell Clark)

Lamentablemente no se sabe demasiado de cómo fueron distribuidas las locomotoras Clase B1 en una primera etapa; la serie que fue creada con la llegada de las Falcon en 1897 pasó rápidamente de 2 simples locomotoras, a 5 en un periodo de tan solo de 8 años, y aún faltaban nuevas integrantes a este negocio, pero lo que es desconocido es exactamente como se distribuían estas 5 locomotoras, en Central sin dudas habían por lo menos dos de ellas, en Bella Vista indefectiblemente tenía que a ver otra máquina más, y las otras dos, se podría entender que dos estuvieran indefectiblemente en Peñarol, y ahí ya estarían faltando más máquinas para la tarea, porque en lugares como Tacuarembó, Rivera, o Paso de los Toros también se las

necesitaba, pero también hay que destacar la presencia de otras locomotoras de maniobras que también estaban en el Parque del Central, pero no eran de la Clase B1, se trataba de la maquina Clase A1 Nº3, que operó en muchas partes de la red, y también, las maquinas Nº44 y 45, que eran Clase A también pero más similares a la Nº1 y 2 originales, además de las dos máquinas Clase K así que en total se podría decir que el Central tenía 8 locomotoras de vapor para maniobras.

Aun así, intentó seguir aumentado el parque de máquinas; en 1907 vuelve a adquirir más locomotoras de maniobras, pero acá se da un hecho sumamente extraño, y es que en lugar de adquirir las maquinas a su empresa estrella, o sea, Beyer Peacock & Co, y en cambio, las dos nuevas máquinas las terminó fabricando Hudswell Clark & Co. Leeds, UK. Es posible pensar que tal vez lo que haya ocurrido, es que se las haya encargado a Beyer Peacock y que está por alguna razón allá tercerizado la producción de las mismas, eso ocurrió años luego cuando se mandaron a construir las maquinas Clase S, pero por el momento no hay forma de probar realmente que ocurrió; por ultimo al igual que las otras dos compradas anteriormente, venían con doble miriñaque estas también.



La Clase B1 Nº15 maniobrando en Bella Vista a una locomotora Clase D1, de fondo, se aprecia a una Clase Ns (Archivo del Transporte Uruguayo)

Las dos nuevas locomotoras construidas ahora por Hudswell Clark fueron eran las numero de fábrica 778 y 779 y fueron numeradas en la fábrica como Nº15 y Nº16, ocupando así los números que habían quedado vacantes en el inventario del Central, al ser retiradas de circulación las dos poco queridas locomotoras Taunton con las que contó el CUR en su inventario. Por lo demás, las características técnicas de estas máquinas eran a grandes rasgos muy similares a las otras 2 compradas en 1905. Ahora el Central tenía en total 10 locomotoras para maniobras, de las cuales 7 de ellas pertenecían a la Clase B1.

Vale destacar que el CUR tuvo 3 máquinas numeradas como Nº15 y Nº16, las dos nuevas Clase B1 eran la tercera generación de locomotoras que ocupaban ese número… las primeras locomotoras que usaron dicho numero fueron las maquinas Fairlie, después, durante un corto tiempo, cuando el CUR compra al Ferrocarril a Pando, junto con las locomotoras del Ferrocarril a Pando vienen incluidas unas máquinas americanas construidas por Taunton tipo 4-4-0, las que en el Central pasaron a ser las Clase J Nº15 y Nº16… al ser americanas, el Central no las quería, y fueron rápidamente retiradas del servicio… por eso cuando se compran las 2 Clase B1 nuevas a la Hudswell Clark, estas dos maniobreras pasan a ocupar los números 15 y 16 siendo entonces las terceras maquinas en usar dichos números.



Una de las maquinas Clase B1 de la cual lamentablemente no se sabe cuál de ellas es, realiza su jornada habitual de maniobras en la playa de vías de la Estación Central (Revista Mundo Uruguayo)

Tres años luego, en 1910 el Central completaría su parque de locomotoras de maniobras, cuando ese año, al adquirir 8 locomotoras de línea principal a la Beyer Peacock (se trataba de las maquinas Clase N1) junto con ellas, llegó una novena locomotora, que era una maquina tipo tanque, muy similar a las maquinas adquiridas en 1905 pero un poco más moderna. Esta nueva máquina sería la última locomotora de maniobras que adquiriría el Central en toda su vida, fue construida bajo el número de fábrica 5394 y fue numerada como Nº17 del Central, ocupando el lugar dejado por una antigua locomotora

Completada la serie, dejamos aquí un detalle de cómo quedaría definitivamente conformada la Clase B1:

Locomotora Nº1 – Fabricante, Beyer Peacock, 1905. Rodado 2-6-0T, Distribución Walschaerts, cilindros exteriores de 15,5x20.

Locomotora Nº2 – Fabricante, Beyer Peacock, 1905. Rodado 2-6-0T, Distribución Walschaerts, cilindros exteriores de 15,5x20.

Locomotora Nº4 – Fabricante, Beyer Peacock, 1889. Rodado 2-6-0T, Distribución Walschaerts, cilindros exteriores de 15x20.

Locomotora Nº6 – Fabricante, Falcon Railway Plant, 1890. Rodado 2-6-0T, Distribución Stephenson, cilindros exteriores de 15x20

Locomotora Nº7 – Fabricante, Falcon Railway Plant, 1890. Rodado 2-6-0T, Distribución Stephenson, cilindros exteriores de 15x20

Locomotora Nº15 – Fabricante, Hadswell Clark, 1907. Rodado 2-6-0T, Distribución Walschaerts, cilindros exteriores de 15,5x20

Locomotora Nº16 – Fabricante, Hadswell Clark, 1907. Rodado 2-6-0T, Distribución Walschaerts, cilindros exteriores de 15,5x20

Locomotora Nº17 – Fabricante, Beyer Peacock, 1910. Rodado 2-6-0T, Distribución Walschaerts, cilindros exteriores de 15,5x20

DATOS TECNICOS MAQUINAS CLASE B1 (Nº6 y Nº7)
Falcon Railway Plant,

CARACTERISTICAS GENERALES

Constructores:
Falcon Railway Plant Works. Loughborougm, UK.
Años de construcción: 1890
Tipo: 2-6-0 "Tanque"
Tipo de combustible: Solido, Carbón. Luego líquido (fuel-oil pesado)
Velocidad máxima de diseño: Desconocida.
Potencia: DESCONOCIDA
Cilindros: 2 Exteriores de expansión simple, de 1' 3'' cm de diámetro por 1' 8''cm de carrera del pistón
Tipo de válvula de distribución: Sthepenson
Válvula de Distribución Pistón: Plana
Máximo de Carrera de Válvulas de Distribución: DESCONOCIDO
Peso total de la locomotora en condiciones de Servicio: 35,8 kg
Capacidad de Arrastre: DESCONOCIDA.
Capacidad del Tender: 700 galones de agua.
279 galones de petróleo.
Largo Total Locomotora (entre topes, sin miriñaque): 27' 4''

Ancho: 8' 5''
Altura: 12' 6''

CALDERA

Esfuerzo de tracción a 85% de Presión de la Caldera: 13.387 lbs
Superficie de calefacción de la caja de fuego: 7 3 1/4 Pies Cuadrados
Superficie de calefacción de los: 716 Pies Cuadrados
Superficie total de evaporación: 788 1/4 Pies Cuadrados
Área de Emparrillado: 12' 8''

TREN RODANTE

Diámetro de Ruedas Motrices: 2'' 3 ½
Diámetro de Ruedas del Ejes Portante: 3' – 4"
Diámetro de Ruedas del Tender: 3' – 4"
Distancia del centro eje delantero hacia el centro del 1ºer eje motriz: 7' 2''
Distancia entre centros de ejes motrices 1er y 2do: 4' 3".
Distancia entre centros de ejes motrices 2do y 3ro: 5' 11".

SISTEMA DE FRENOS

Tipo: Freno Automático a Vacío (FAV) compuesto por un cilindro de vacío en la locomotora.

DATOS TECNICOS MAQUINAS CLASE B1 (Nº1, 2 y 17)
Beyer, Peacock & Co. Ltd., Gorton Foundry, Manchester, UK
Hudswell Clark & Co. Leeds, UK.

CARACTERISTICAS GENERALES

Años de construcción: 1905, 1907 y 1910
Tipo: 2-6-0 "Tanque"
Tipo de combustible: Solido, Carbón. Luego líquido (fuel-oil pesado)
Velocidad máxima de diseño: Desconocida.
Potencia: DESCONOCIDA
Cilindros: 2 Exteriores de expansión simple, de 15 ½ cm de diámetro por 20 cm de carrera del pistón
Tipo de válvula de distribución: Walschaerts
Válvula de Distribución Pistón: Plana
Máximo de Carrera de Válvulas de Distribución: DESCONOCIDO
Vástago del Pistón: 2 9/16 de diámetro.
Boquilla de Escape: Plana, diámetro 3 ¼
Diámetro Menor de la Chimenea: 1'-3 1/8''
Lado R Inyector: Aspirante
Lado L Inyector: Aspirante
Peso adherente: 34,037 Kgms
Peso total de la locomotora en condiciones de Servicio: 39,206 kg

Peso por ejes en servicio:
Eje Portante: 5,169 kgs.
Eje Motriz Nº1: 11,227 kgs.
Eje Motriz Nº2: 11,329 kgs.
Eje Motriz Nº3: 11,481 kgs.
Capacidad de Arrastre: DESCONOCIDA.
Capacidad del Tender: 800 galones de agua.
264 galones de petróleo.
Largo Total Locomotora (entre topes, sin miriñaque): 27’ 8
Ancho: 9’ 2’’
Altura: 12’ 0 1/2
Altura hasta el centro de la tapa de la caja de humos: 6’ 1”

CALDERA

Diámetro de la Caldera: 4’’ - 0”
Presión de Trabajo: 150 Libras (por centímetro cuadrado)
Esfuerzo de tracción a 85% de Presión de la Caldera: 15.320 lbs
Superficie de calefacción de la caja de fuego: 72,4 Pies Cuadrados
Superficie de calefacción de los tubos pequeños: 721,8 Pies Cuadrados.
Superficie total de evaporación: 794,2 Pies Cuadrados
Área de Emparrillado: 12,8 Pies Cuadrados
Tipo de caja de fuego: Techo Redondo
Distancia entre las bocas para tubos de la placa: 8’ 10 3/8”

TREN RODANTE

Diámetro de Ruedas Motrices: 3’ 4’’
Diámetro de Ruedas del Ejes Portante: 2’ – 3 ½”
Gorrones de Motoras: 6’ de diámetro por 7 1/2’’ de largo.
Gorrones de Acopladas: 6’ de diámetro por 7 1/2’’ de largo.
Gorrones de Bogies: 4 ½ de diámetro por 8 de largo.
Gorrones de Bogies distancia entre Centros: 3 de diámetro por 9 1/2’’ de largo.
Gorrones de Acopladas distancia entre Centros: 3 de diámetro por 10 1/4 de largo.
Distancia del centro eje delantero hacia el centro del 1ºer eje motriz: 7’ 2’’
Distancia entre centros de ejes motrices 1er y 2do: 4’ 5”.
Distancia entre centros de ejes motrices 2do y 3ro: 5’ 9”.
Distancia entre centros de ejes motrices 1do y 3ro: 10’ 2”.
Distancia entre centros de eje portante y 3to eje motriz: 27’ 8”.

SISTEMA ELECTRICO

Tipo: Generador Eléctrico de turbina a vapor, construido por J. Stone & Co. Ltd., London., de 24 Volts, y 500 Watts.
Las maquinas contaban con un foco frontal a carburo en sus inicios, adaptada luego con dinamo a vapor, y foco frontal eléctrico construido también por J. Stone & Co. Ltd. en la parte superior de la caja de humos y una lámpara en la cabina. También contaban con dos focos pequeños en la cabina, ubicados junto a los dos niveles de agua, para saber en la noche en donde se encontraba el agua en los mismos.

SISTEMA DE FRENOS

Tipo: Freno Automático a Vacío (FAV) compuesto por un cilindro de vacío en la locomotora, de 15,600 libras y 21" de diámetro.

DATOS TECNICOS MAQUINA CLASE B1 (Nº4)

Beyer, Peacock & Co. Ltd., Gorton Foundry, Manchester, UK

CARACTERISTICAS GENERALES

Años de construcción: 1889
Tipo: 2-6-0 "Tanque"
Tipo de combustible: Solido, Carbón. Luego líquido (fuel-oil pesado)
Velocidad máxima de diseño: Desconocida.
Potencia: DESCONOCIDA
Cilindros: 2 Exteriores de expansión simple, de 15 cm de diámetro por 20 cm de carrera del pistón
Tipo de válvula de distribución: Walschaerts
Válvula de Distribución Pistón: Plana
Máximo de Carrera de Válvulas de Distribución: DESCONOCIDO
Vástago del Pistón: 2 9/16 de diámetro.
Boquilla de Escape: Plana, diámetro 3 ¼
Diámetro Menor de la Chimenea: 1'-3 1/8''
Lado R Inyector: Aspirante
Lado L Inyector: Aspirante
Peso adherente: 34,037 Kgms
Peso total de la locomotora en condiciones de Servicio: 39,206 kg
Peso por ejes en servicio:
Eje Portante: 5,169 kgs.
Eje Motriz Nº1: 11,227 kgs.
Eje Motriz Nº2: 11,329 kgs.
Eje Motriz Nº3: 11,481 kgs.
Capacidad de Arrastre: DESCONOCIDA.
Capacidad del Tender: 800 galones de agua.
264 galones de petróleo.
Largo Total Locomotora (entre topes, sin miriñaque): 27' 8
Ancho: 9' 2''
Altura: 12' 0 1/2
Altura hasta el centro de la tapa de la caja de humos: 6' 1"

CALDERA

Diámetro de la Caldera: 4'' - 0"
Presión de Trabajo: 140 Libras (por centímetro cuadrado)
Esfuerzo de tracción a 85% de Presión de la Caldera: 13.390 lbs
Superficie de calefacción de la caja de fuego: 72,4 Pies Cuadrados
Superficie de calefacción de los tubos pequeños: 721,8 Pies Cuadrados.
Superficie total de evaporación: 794,2 Pies Cuadrados
Área de Emparrillado: 12,8 Pies Cuadrados

Tipo de caja de fuego: Techo Redondo
Distancia entre las bocas para tubos de la placa: 8' 10 3/8"

TREN RODANTE

Diámetro de Ruedas Motrices: 3' 4''
Diámetro de Ruedas del Ejes Portante: 2' – 3 ½"
Gorrones de Motoras: 6' de diámetro por 7 1/2'' de largo.
Gorrones de Acopladas: 6' de diámetro por 7 1/2'' de largo.
Gorrones de Bogies: 4 ½ de diámetro por 8 de largo.
Gorrones de Bogies distancia entre Centros: 3 de diámetro por 9 1/2'' de largo.
Gorrones de Acopladas distancia entre Centros: 3 de diámetro por 10 1/4 de largo.
Distancia del centro eje delantero hacia el centro del 1ºer eje motriz: 7' 2''
Distancia entre centros de ejes motrices 1er y 2do: 4' 5".
Distancia entre centros de ejes motrices 2do y 3ro: 5' 9".
Distancia entre centros de ejes motrices 1do y 3ro: 10' 2".
Distancia entre centros de eje portante y 3to eje motriz: 27' 8".

SISTEMA ELECTRICO

Tipo: Generador Eléctrico de turbina a vapor, construido por J. Stone & Co. Ltd., London., de 24 Volts, y 500 Watts.
Las maquinas contaban con un foco frontal a carburo en sus inicios, adaptada luego con dinamo a vapor, y foco frontal eléctrico construido también por J. Stone & Co. Ltd. en la parte superior de la caja de humos y una lámpara en la cabina. También contaban con dos focos pequeños en la cabina, ubicados junto a los dos niveles de agua, para saber en la noche en donde se encontraba el agua en los mismos.

SISTEMA DE FRENOS

Tipo: Freno Automático a Vacío (FAV) compuesto por un cilindro de vacío en la locomotora, de 13,720 libras y 7 1/2" de diámetro.

Vida y Servicios:

Utilizar locomotoras Tanque tiene amplias ventajas si se las asigna a tareas de maniobras y existen dos razones fundamentales para ello:

La primera razón, son mucho más cortas y por ende tienen mejor visibilidad especialmente hacia atrás, pero además de esto, la longitud de la máquina-tanque tiene un argumento aún de mayor peso; el hecho de ser más cortas permite aprovechar todos los desvíos mejor, dado que se puede colocar un vagón más en el espacio que ocupaba el tender sin tener que parar la máquina sobre las agujas. Lo mismo pasa en las colas de maniobras. La segunda razón, el consumo de las mismas es sumamente inferior a cualquier máquina de línea por más vieja que sea. La eficiencia del tiempo se la devora el mayor consumo de combustible. Hay evidentemente un menor consumo, por un hecho claro: no tener que arrastrar su propio tender cargado.

El problema mayor de usar máquinas de línea en maniobras es el tamaño de las ruedas. Una máquina diseñada para correr a velocidad tiene problemas en hacer grandes esfuerzos a bajas velocidades, por eso el tamaño pequeño de las ruedas en las maniobreras y el diferente diámetro del cilindro.

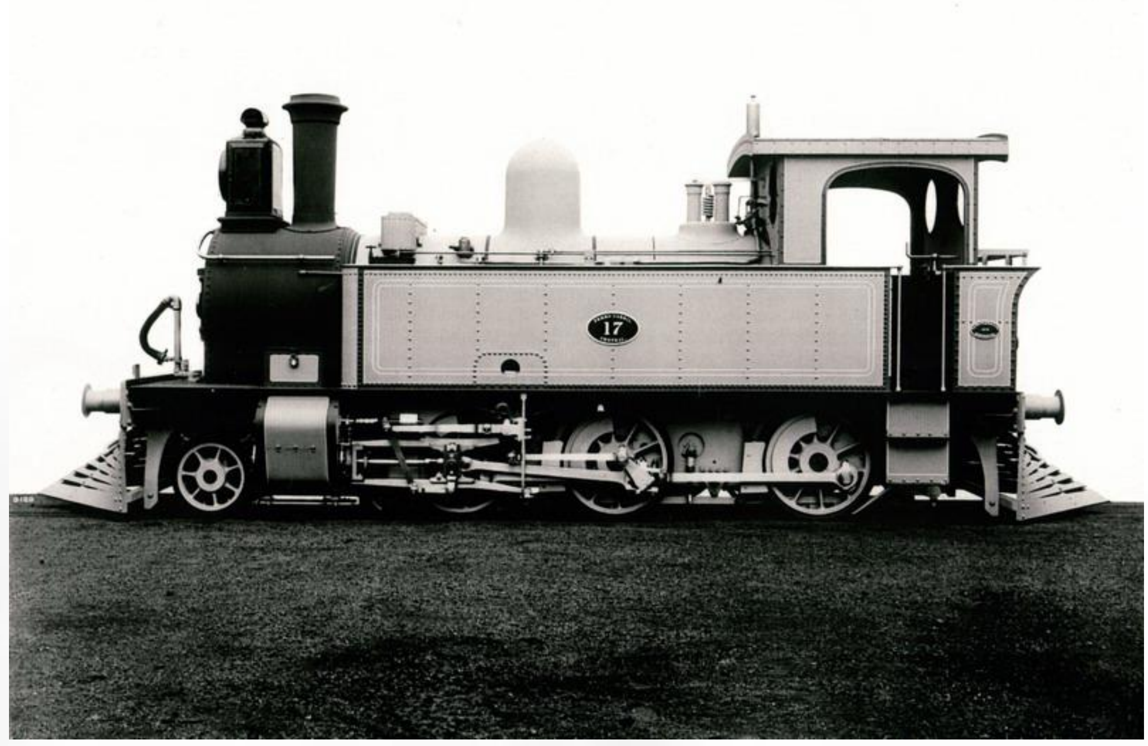


Imagen de fábrica de la locomotora Clase B1 Nº17, la última locomotora de maniobras que adquiría el Central… (Archivo Beyer Peacock)

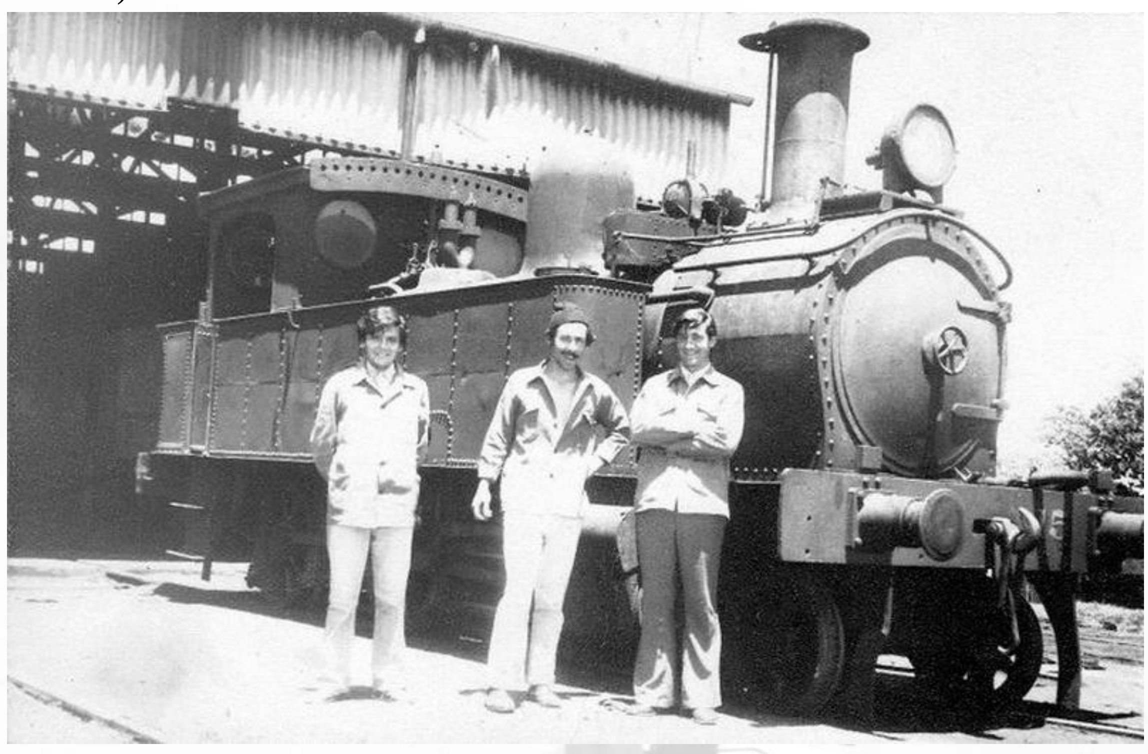
Por la naturaleza de ellas, como maquinas adquiridas casi que específicamente para tareas de maniobras, es poco lo que hay de información sobre su vida, ya que se entendía que no llevaban una vida con demasiados sobresaltos. El área de trabajo habitual de este tipo de locomotoras eran las playas de maniobras, tomando en cuenta que solo las Clase B1 eran en total 8 máquinas, sumando las otras que eran también maniobreras de otras clases como las A o las A1, y tomando además en cuenta que luego dela compra de la B1 Nº17 el Central nunca más volvería a adquirir máquinas de maniobras, se entiende entonces que con estas estaban más que sobrados para las tareas de patio.

Se podría estimar que las áreas de trabajo serian estas y según su importancia la distribución de las máquinas de maniobras:

Playa de Maniobras de Estación Central = 2 a 3 locomotoras
Playa de Maniobras de Estación Bella Vista = 2 locomotora
Talleres Peñarol y adyacencias = 2 locomotoras
Triangulo de Sayago, Empalme Tablada etc = 1 locomotora
Playa de Maniobras de Estación Florida = 1 locomotora
Playa de Maniobras de Estación y Remesa Paso de los Toros = 1 locomotora
Playa de Maniobras de Estación Tacuarembó = 1 locomotora
Playa de Maniobras de Estación Rivera = 1 locomotora
Playa de Maniobras de Estación y Remesa Nico Pérez = 1 locomotora

Tomando en cuenta solo estos datos, nos da un total de 13 locomotoras necesarias como mínimo para cubrir todas las playas de maniobras importantes del Central; pero la pregunta que se podría realizar a todo esto sería… ¿Cuántas máquinas de maniobras necesitaba realmente el Central?

Pues, aquí van algunas conclusiones… entre la Estación Central y Bella Vista el CUR debía necesitar aproximadamente entre cuatro o tal vez cinco máquinas para las tareas pertinentes. Según datos, los turnos de maniobras de la Estación Central y máquina y personal trabajaban ocho horas, esto es, de 8 a 14 usándose para esto 3 máquinas. Un poco antes de las 14 entraba desde Bella Vista otra máquina tanque que venía a sustituir a la primera con personal descansado y agua combustible a tope, un poco después de las 14 la otra máquina se iba de Central a Bella Vista (suponiéndose que moverían algún vagón en esos movimientos también, por ejemplo en los trenes lecheros).



La B1 Nº15 detenida junto al personal, en Paso de los Toros

Aquí ya estamos estimando 4 o 5 locomotoras necesarias a diario, pero en estaciones como Peñarol donde era estación, remesa y también taller, donde había que mover el material en talleres y por lo menos dos locomotoras de maniobras serían necesarias, estación y remesa Paso de los Toros y como también en estación y remesa Nico Pérez eran lugares a donde se rearmaban los trenes de ganados entre otras cosas. La estación Florida tenía la conexión con los Ferrocarril del Estado también (lo que fue la línea a Sarandí del Yí), mientras que en la estación Rivera es seguro que habría una máquina encargada de esa tarea y en la zona del triángulo de Sayago, el empalme tablada y el ramal a la Tablada también ya que aquí, el tren de piedra desde Minas y los trenes de hacienda además de los que llegaban de Peñarol, necesitaban una máquina de apoyo que les trajera los vagones y armara los trenes.

Las diferentes Clases de locomotoras de maniobras con las que contaba el CUR eran las siguientes:

Maquinas Clase A – Maniobras Livianas (Total, 3 máquinas, pero solo quedó una luego de la década del 30, las demás fueron dadas de baja y desmanteladas)

Maquinas Clase A1 – Maniobras Livianas (Total, 1 máquina, operó desde que fue comprada de segunda mano, hasta entrada la década del 70, con varios periodos de inactividad)

Maquinas Clase B1 – Maniobras Medias (Total, 8 máquinas, hasta mediados de los años 30, cuando serian eliminadas las dos Falcon)

Maquinas Clase K – Maniobras medias (Desde 1912 solo trabajaban en la extensión norte, posiblemente en Rivera, en 1930 se las vendió a ambas a la Compañía Franco-Uruguaya de Obras Públicas, así que de ahí en más ya no se las puede contar mas)

Clase W – Maniobras Pesadas Y trenes de carga de corta distancia. (Solo disponible luego de 1941, cuando fue reconstruida de Clase H para línea principal, a Clase W para maniobras pesadas y trenes de distancias cortas…)

Y si bien no eran máquinas de maniobras, sino locomotoras de línea principal, vale destacar que algunas locomotoras de línea, solían hacer maniobras en algunos casos, estas eran las siguientes:

Clase C – Remolcaban comúnmente trenes de pasajeros y trenes mixtos livianos, pero al final de su vida, cuando ya estaban entradas en años, fueron relegadas a pequeñas cargas, trenes de ganado muy livianos en la línea a Melo, y también, utilizadas como locomotoras de maniobras en el interior del país. Por poner un ejemplo, la locomotora Nº60, una Clase C, fue muchos años la maniobrera de la Remesa Nico, y la maquina Clase G Nº53, hiso lo mismo en una época en Remesa Bella Vista, a pesar de que no eran maquinas tanque.

Clase H – En sus buenas épocas, remolcaban trenes pesados, fueron las primeras 2-8-0 del Uruguay, pero cuando fueron relegadas por maquinas más modernas, quedaron siendo usadas como máquinas de maniobras pesadas en sus últimos años, en la zona de Peñarol, Tablada y Bella Vista.

Clase R – Comúnmente remolcaban trenes de carga medios y mixtos. Era común que fraccionaran trenes entre Paso de los Toros y Rivera, como los trenes de pasajeros nocturnos, o el tren mixto a Melo, principalmente, trenes de encomiendas y lotes, trenes muy lentos con maniobras en todas las estaciones; no eran maquinas rápidas, eran potentes pero más bien lerdas, por eso si bien no era lo más eficiente para trabajos delicados, hacían maniobras también.

Queda claro que no solo las maquinas tanque hacían maniobras ya que no daban abasto, lo que hace evidente que se utilizaran locomotoras de línea de baja potencia o antiguas, para realizar el resto de las maniobras; aquí un diagrama de los horarios:

Máquina A: Menos domingos y feriados
Entra a trabajar 1.30, se retira 9.36.

Máquina B: Menos domingos y feriados
Entra a trabajar a las 5.00, se retira a las 13.05.

Máquina C: Menos domingos y feriados
Entra a trabajar a las 10.55, se retira 18.05 (debe ser la máquina A que vuelve con agua y nuevo personal, mismo razonamiento puede hacerse otras veces).

Máquina D: Menos domingos y feriados
Entra a trabajar a las 16.25, se retira a las 23.25.

Máquina E: Menos domingos y feriados
Entra a las 18.00, sale a la 1.10.

Máquina F: Menos domingos y feriados
Entra 23.30, sale 4.30.

Máquina G: Domingos y feriados
Entra a la 1.00, sale a las 9.00.

Máquina H: Domingos y feriados
Entra a las 4.00, sale a las 12.00.

Máquina Y: Domingos y feriados
Entra a las 12.00, sale 19.15.



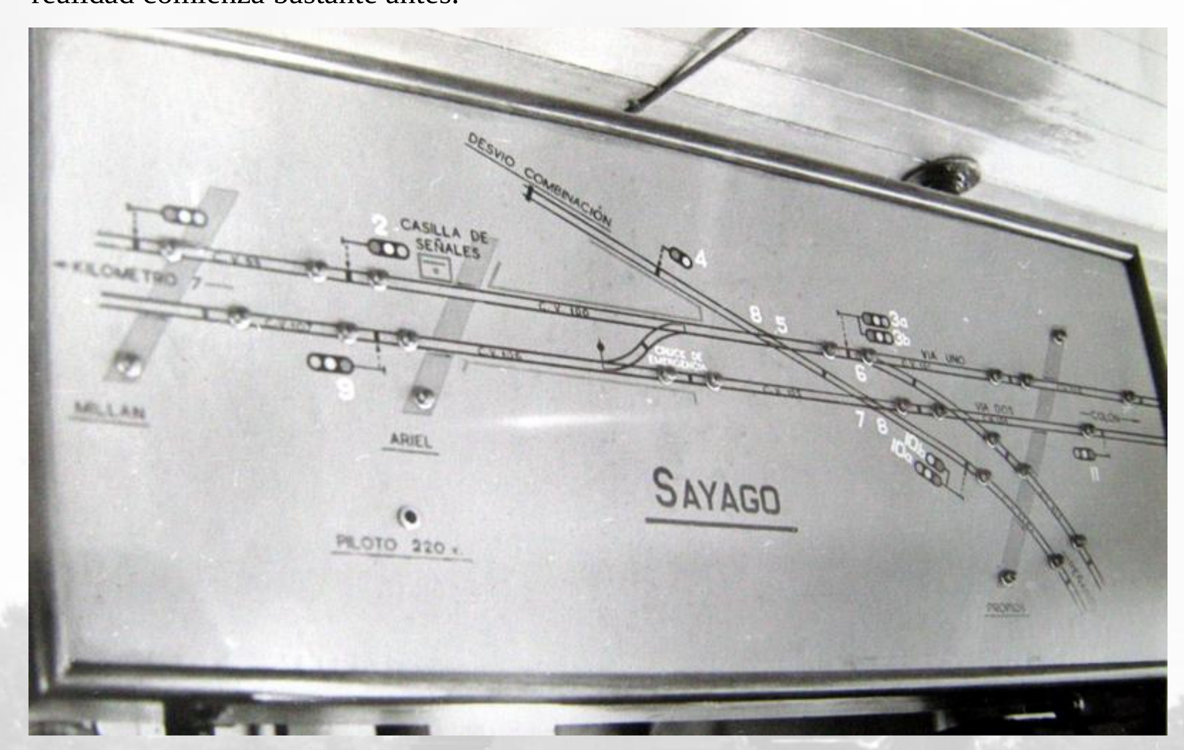
Cuando ya empezaban a asomar las diésel… la B15 descansa en Remesa Peñarol en los años 60…

Máquina J: Domingos y feriados
Entra a las 19.05, sale a las 4.00.

En resumen, siempre (excepto a la hora de la siesta), habían dos máquinas maniobrando en Central en días hábiles. Los domingos había dos durante la madrugada y después de las 9 quedaba una hasta que entraba a Central la del lunes a la 1.30. En ocasiones, llegaban a Central dos máquinas acopladas desde Bella Vista para tomar servicios en Central.

Máquina de Apoyo:

Eran si máquinas de maniobras, pero esto no significaba en lo absoluto que no fuera capaces técnicamente de cumplir otras tareas si se las requería en servicios muy alejados de la tranquila vida de una locomotora de maniobras. Sabido es del inconveniente que existía cuando los trenes cargueros pesados, debían enfrentarse al temido Km 7; un enorme repecho de 3,4kms de longitud, que pasa frente a la fábrica de clincke de la empresa CUCP, en el barrio de Sayago. Como la CUCP esta ubicada en el Km 7 es por dicha razón que se tiende a llamar al repecho con ese nombre cuando en realidad comienza bastante antes.



Este es el tablero de la casilla de barreras Sayago. En el mismo, entre las dos vías principales, se aprecia una vía que conectaba una con otra y dice "Desvío de Emergencia" bueno, ese desvío era el que usaba la maquina maniobrera de Bella Vista, para escaparse del tren y regresar a Bella Vista luego de a ver hecho de apoyo para subir el Km 7. (Archivo Enrique Bianchi)

Este repecho siempre fue un monumental problema para los trenes pesados, y más en las épocas de las locomotoras de vapor, es por eso que era común que cuando partía de central un tren demasiado pesado, antes de avanzar se detenía en la playa de maniobras de la estación Bella Vista, y una de las locomotoras Clase B1 se ponía a la cola del tren, y al arrancar la locomotora de línea principal la que en este tipo de trenes eran generalmente lo más potente que tenía el central en el Parque, o sea las Clase S,

Clase R, Clase T o Clase H, la maquina Clase B1 lo que hacía era ayudar a la maquina principal, haciendo fuerza desde la parte posterior del tren para que el famoso repecho de más de 3 kilómetros fuera menos sedicioso.

Tal era esta maniobra de empuje desde el frente y desde atrás a los trenes pesados, que la propia infraestructura frente a la estación Sayago estaba pensada para la maquina Clase B1 que venía a la cola de los trenes pesados para ayudarlos a subir el repecho; justo en frente al edificio de la estación Sayago, existía un desvío de escape, el que figuraba en el diagrama de vías de la casilla Sayago bajo el nombre de “Cruce de Emergencia” el que estaba pensando para que al llegar a Sayago el Tren remolcado por las dos locomotoras, la maquina Clase B1 que venía empujando la formación desde atrás, se desacoplara, retrocediera rápidamente por la vía ascendente ingresando al desvío y quedando así sobre la vía descendente a donde regresaba sola a la estación Bella Vista para seguir haciendo maniobras, o para ayudar a otro carguero pesado que necesitara apoyo para superar el repecho del Km 7. Este desvío hoy día ya no existe, AFE lo desmanteló algunas cuantas décadas luego.

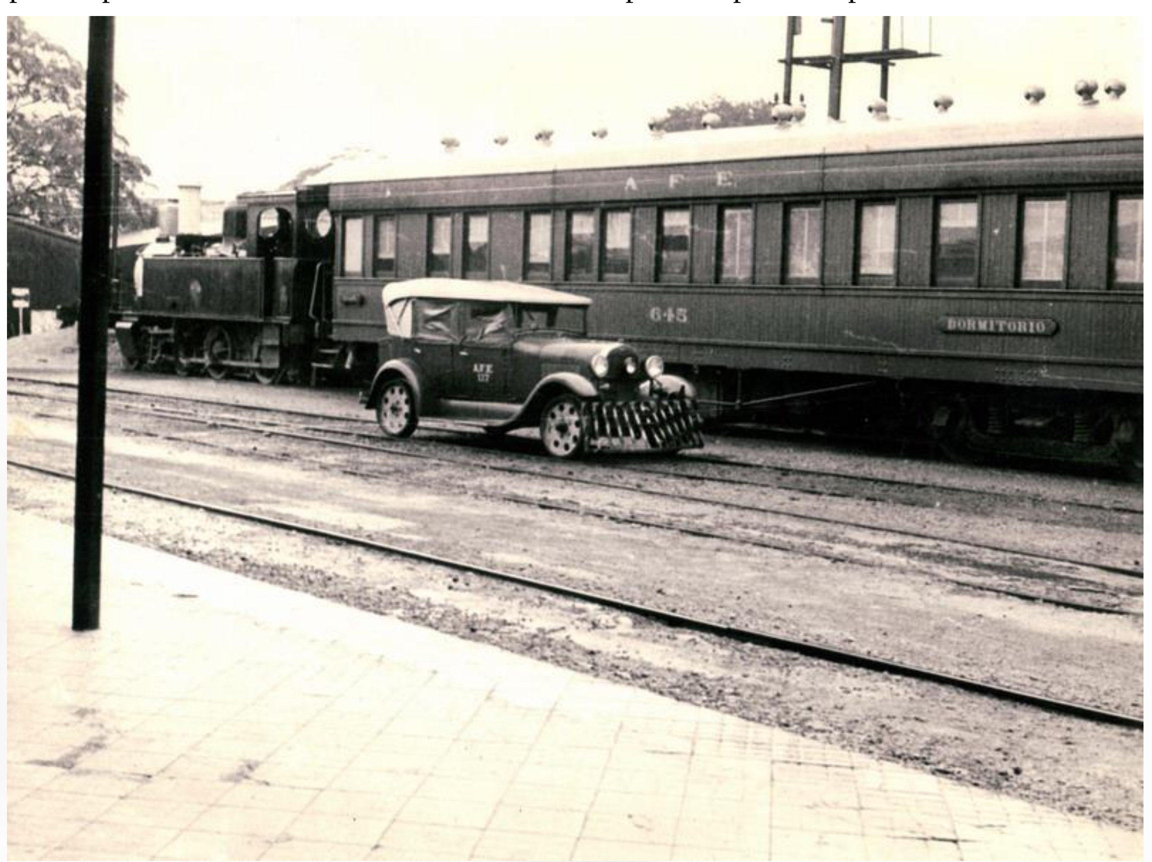


La Clase T Nº135 comparte imagen una tarde en la estación Bella Vista, junto con la Clase B1 Nº15. (Fotografía de Werther Halarewics)

Fuelizadas:

Todas las maquinas Clase B1 en sus orígenes fueron construidas en Inglaterra para operar alimentándose de carbón como combustible, pero desde los años 20, por razones de consumo el Central fue adaptando paulatinamente a una buena parte de su parque de locomotoras de vapor, para que las mismas consumieran petróleo crudo (Fuel-Oil pesado) en sustitución del carbón, principalmente porque el carbón acá no se conseguía y salía muy caro importarlo desde Inglaterra.

Si bien esta práctica respondía principalmente a locomotoras de vapor grandes, o sea la amplia mayoría de las locomotoras de línea principal, en este caso las Clase B1 no se escaparían de la modificación y para mediados de los años 20 comenzaron a ser poco a poco modificadas en los talleres Peñarol para adaptarlas a petróleo.



Extraña imagen que se estima era de publicidad de AFE, donde se muestra a la maquina B1 Nº17, el salón dormitorio 645 y el autovía Nº117 en Paysandú. (Fotografía de Werther Halarewics)

El proceso de reconversión a petróleo de las locomotoras se fue dando de forma paulatina; no era un proceso nada sencillo, y si nos fijamos los tiempos en los que las maquinas estuvieron detenidas, nos damos cuenta que lleva mucho tiempo realizarlo, aquí la lista ordenada de forma cronológica desde la primera a la última con la fecha de cuando se comenzó la reconstrucción y cuando se terminó:

Primera locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº4 – Adaptada entre el 5 de junio de 1923 y el 31 de diciembre de 1923

Segunda locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº16 – Adaptada entre el 12 de enero de 1925 y el 29 de noviembre de 1925

Tercera locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº17 – Adaptada entre el 7 de octubre de 1926 y el 6 de mayo de 1927

Cuarta locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº6 – Adaptada entre el 8 de septiembre de 1925 y el 9 de julio de 1926

Quinta locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº2 – Adaptada entre el 24 de febrero de 1927 y el 14 de julio de 1927

Sexta locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº1 – Adaptada entre el 12 de agosto de 1927 y el 11 de octubre de 1927

Séptima locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº15 – Adaptada entre el 8 de mayo de 1928 y noviembre de 1928

Octava locomotora Reconstruida a Petróleo.
Clase B1 Nº7 – Adaptada entre el 22 de enero de 1931 y el 30 de abril de 1931

Es notorio que luego re reconvertida a petróleo la B1 Nº4, pasó más de un año hasta que se adaptó a la segunda máquina, es posible que la Nº4 se usara como base y luego de evaluar su desempeño se haya proseguido con las demás locomotoras.



Las locomotoras Diésel Nº806, y las vaporeras B15 y R123 en Paso de los Toros (Fotografía de Werther Haralewicz)

Primeras Bajas:

Es extraño pensar que maquinas tan útiles pudieran ser dadas de baja a poco de a ver sido reconvertidas a petróleo, pero así se dieron los hechos; para noviembre de 1935 la maquina Clase B1 Nº7, Ex NUR Nº5, fue dada de baja y desmantelada; su caldera, fue instalada a su locomotora hermana, la Nº6 Ex NUR Nº4. La razón para destruirla podría a ver sido por una ruptura importante o por su edad, pero tampoco eran tan antiguas, la Nº4 era más antigua que ellas dos incluso.

Tal vez por alguna razón técnica el Central no las quisiera, ya que para septiembre del año 1937, la única de las dos que aun sobrevivía en el Central, o sea la Nº6, fue vendida la empresa Armour que era la dueña de un frigorífico homónimo en

Santa Ana do Livramento, Brasil. La locomotora aquí se utilizaba para mover los vagones que llegaban desde Uruguay por la trocha estándar, los que corrían desde el frigorífico hasta el Puerto de Montevideo, y la maquina se cree que se la usó como máquina de maniobras en dicho lugar, desconociéndose nada mas de su vida posterior.

Al eliminarse las dos máquinas Falcon, la Clase B1 pasó a estar integrada de aquí en más por solo 6 locomotoras, las que al menos en épocas del Ferrocarril Central Ingles, se mantuvieron siempre en condiciones de operación por las razones ya mencionadas, si funcionaban bien, no había no solo necesidad de eliminarlas, sino que tampoco estaba el central en condiciones de comprar nuevas para sustituirlas, y eran necesarias, muy necesarias.



Aquí se aprecia a la B1 Nº15 en Paso de Los Toros moviendo vagones el día 25 de febrero de 1974 (Fotografía de Werther Halarewics)

Primer diésel y ocaso del vapor en maniobras:

El día 31 de diciembre de 1948 el parlamento aprobó los proyectos para la adquisición de los ferrocarriles de capitales extranjeros que aun operaban en Uruguay, a modo de cobrar la deuda de 17 millones de libras que el Reino Unido había contraído con Uruguay a través de exportaciones cumplidas de materia prima y alimentos, durante la segunda guerra mundial. No era un tema simple, partiendo de la base de que las condiciones impuestas por los deudores, no permitían que los acreedores dispusieran libremente del importe acumulado.

Luego de nacionalizarse toda la parte del ferrocarril que aún quedaba en manos de los ingleses a esa fecha, entre 1949 y 1952 existieron dos entes ferroviarios, AFTE para las empresas que ya eran nacionales y el FCCU para todas las ex empresas inglesas nacionalizadas. El día 19 de septiembre de 1952, nace A.F.E. (Administración de Ferrocarriles del Estado) luego de ser fusionados, el Ferrocarril Central del Uruguay con los Ferrocarriles y Tranvías del Estado.

Ya desde el primer momento se pensaba en modernizar el parque ferroviario en todos sus aspectos, y el futuro seria la tracción diésel, la que en los proyectos se pensara que abarcaría a todos los ámbitos. Las primeras locomotoras diésel de trocha estándar que arribaron al país, fueron justamente locomotoras de maniobras. La primera de ellas, una *The H. K. Porter Co, Pittsburgh U.S.A.* (Nº Fabrica 8113), fue adquirida por la Administración Nacional de Combustibles, Alcoholes y Portland (ANCAP) en 1947, y un año después la Administración Nacional de Puertos (ANP) adquiría también para su ferrocarril interno, dos locomotoras General Electric, (Nº Fabrica 29874 y 29875) de 300Hp cada una.



La B17 en un lugar desconocido, suponiéndose que es en el litoral.
(Fotografía de Américo Ricardo Ascoitia)

En 1951 y luego de un pedido oficial realizado en 1950, son adquiridas 3 locomotoras Diésel de Línea Principal, fabricadas por la ALCo (American Locomotive Company) de modelo RSC-3 capaces de desarrollar 1600HP. Estas máquinas poseían bogies con configuración A-1-A (el eje central solo portante, sin motor de tracción, para distribuir mejor la carga por eje), dado el enorme peso de las maquinas (111 toneladas) para lo que era el sistema férreo uruguayo. Estas 3 locomotoras, junto con otras 3 máquinas para maniobras, serian probadas a modo de estudiar las factibilidades que presentaba la introducción masiva de material tractivo diésel en el sistema ferroviario Uruguayo.

Las 3 locomotoras de maniobras, serian construidas por General Electric en su planta de Schenectady, Estado de New York (U.S.A.) terminando la fabricación de las mismas en Septiembre de 1951 y arribando poco tiempo después a Uruguay, donde serían numeradas como Nº401, 402 y 403.

Los números de fábrica de las mismas fueron:

Nº 31118 – Nº 401
Nº 31119 – Nº 402
Nº 31120 – Nº 403

Era evidente que con la llegada de estas 3 locomotoras de maniobras, la suerte de las vaporeras de maniobra estaba echada, pero si esto fuera poco, estas 3 máquinas GE 44Ton no serían las únicas; se apostaba a una dieselizacion absoluta del parque motor del ferrocarril, y como estas tres primeras locomotoras de maniobras dieron buenos resultados, se encargó a la General Electric otras 11 máquinas, divididas en dos series. En Abril de 1954, eran terminadas de construir las nuevas 7 locomotoras 44Ton, un mes antes habían sido terminadas de construir las 4 25Ton (de 150Hp) que también serían enviadas a Uruguay. Fueron numeradas desde Nº404 a 410 siguiendo la numeración de las 3 primeras.



La placa de fábrica de la maquina Nº17. (Fotografía de Pablo De Vita)

Los números de fábrica de las mismas fueron:

Nº 32135 – Nº 404
Nº 32136 – Nº 405
Nº 32137 – Nº 406
Nº 32138 – Nº 407
Nº 32139 – Nº 408
Nº 32140 – Nº 409
Nº 32141 – Nº 410

Mientras que las 4 máquinas chicas, las 25Ton seria numeradas entre el Nº201 a 204; eran en total 14 nuevas locomotoras de maniobras, contra simplemente 8

locomotoras de vapor antiguas; el panorama era claro y tal cual se podría suponer, AFE arremetió con todo contra el parque de material de maniobras. En 1956 son retiradas del inventario 3 de las 8 locomotoras de maniobras de la Clase B1, estas eran las Nº1, 2 y 16, se desconoce cómo se mandó a la chatarra a estas, y otras máquinas muchísimo más antiguas como la A1 Nº3, o la propia B1 Nº4, siguieron funcionando como si nada hubiera pasado y estas que se liquidaban, podrían incluso a ver servido para repuesto de las demás, pero aquí ya se empezaba a ver la total falta de coherencia en las decisiones que se tomaban, y es que en realidad, en la práctica ninguna de las locomotoras de maniobras era necesario destruirlas, por más antiguas que fuera si se las mantenía siempre podrían ser útiles en algún lado, a pesar de que llegaran maquinas más modernas.



B15 descansando una tarde en un lugar que podría ser Paysandú. (Fotografía de Werther Halarewics)

Según información tomada de un remate de chatarra de locomotoras en desuso por parte de AFE, correspondiente al año 1958, se pueden sacar datos sobre las 3 vaporeras Clase B1 desafectadas dos años antes, y es que las mismas para esa fecha aún existían, y podemos incluso afirmar en donde se encontraban y en qué condiciones; las 3 máquinas se encontraban abandonadas en la Playa de Maniobras de Km 18 pasando la estación Manga, junto a varias otras vaporeras que también serían vendidas, respecto al estado de cada una de ellas se destacan los siguientes datos de cada una:

Clase B1 Nº1 – Necesita recambio de un cilindro de vapor, y reparación general.
Clase B1 Nº2 – Necesita reparación general, no tiene caldera.
Clase B1 Nº16 – Necesita reparación general y cambio de llantas.

Como se aprecia aquí, salvo por la Nº2 a la que le habían quitado su caldera valla a saber para qué, las otras dos no tenían ningún daño importante que mereciera tirarlas, pero para AFE, nada serbia y todo debía ser destruido. No se sabe si fueron desguazadas ahí mismo o si se vendieron enteras, pero estos datos de 1958 es lo último que se sabe de ellas.

Para 1963 AFE recibiría las ultimas 14 locomotoras de maniobras que llegarían al país, se trataba en este caso de 8 máquinas Japonesas construidas por Kawasaki Rolling Stock y 6 máquinas de similares características construidas también en Japón por Nippon Sharyo; sería la última vez que se adquirían en el Uruguay locomotoras de maniobras, y con esto se pretendía ponerle fin a la tracción a vapor en todos los rubros, a pesar de que las maquinas diésel compradas en los años 50 ya empezaban a transitar oscuros recorridos de depredaciones y demás, pero como todo en AFE, siempre se hacían las cosas a las corridas, y rápidamente se pensó que con esto el futuro estaba asegurado.

En cuanto a las Clase B1, la que se la ligó ahora con el asunto de la compra de estas máquinas diésel nuevas para maniobras, fue la más moderna de todas las Clase B1, nada menos que la Nº17 la que fue retirada del inventario el 31 de diciembre de 1963 estimándose que se encontraría radiada desde hacía bastante tiempo antes, o tal vez simplemente se la abandonó al llegar las maquinas japonesas; peor por esas cosas extrañas de AFE, a la Nº17 no se la desguazó y en cambio, para marzo de 1964 se le dio otro uso un tanto peculiar…

Locomotora de Exposiciones…



Parecía más un carrito alegórico que un tren, pero esta es la B17 durante los años que pasó expuesta como "Adorno" en las vías que iban al puerto de Paysandú… (Fotografía de Werther Halarewics)

El 20 de marzo de 1963 el entonces Concejo Departamental de Paysandú solicitó a AFE la donación de una locomotora chica, en desuso, con el fin de emplazarla en un paseo público. Poco después, el 23 de julio de 1963, el Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado por medio de la Resolución de Directorio 1943/63 accedió a lo solicitado, fijando para la enajenación el precio simbólico de un peso. AFE siempre tan generosa con el material rodante que consideraba inútil, no tuvo mejor idea que

entregar al consejo del Departamento de Paysandú a la locomotora Clase B1 Nº17, la que según se expresa, se hallaba radiada del servicio justamente por ser sustituida en funciones por las locomotoras diésel japonesas.

Así fue que el día 15 de marzo de 1964 se celebró en la Ciudad de Paysandú, la Primera Exposición Internacional del Rio Uruguay, en la cual participaban los departamentos de Paysandú, Salto, Rio Negro y Soriano por Uruguay, mientras que por Argentina participaban las localidades de Monte Caseros, Concordia, Colon, Concepción del Uruguay y Gualeguaychu. No se sabe exactamente en qué consistía dicha exposición pero lo que s si se sabe es que en dicha exposición, fuera por parte del Concejo Departamental de Paysandú o por parte de AFE misma, existía un tren entero a modo de valla a saber representar que…



La B1 Nº4 abandonada el 7 de noviembre de 1973 en Peñarol… aun así, su vida estaba lejos de terminar… faltaban aun algunos kms mas por recorrer… (Gianneto Williams)

El tren estaba compuesto nada menos que por la locomotora Clase B1 Nº17 la que fue “pintada” con un esquema bastante bizarro para la ocasión, con la caja de humos y chimenea pintadas de blanco, la estructura de negro, el bastidor de rojo junto con las dos válvulas de seguridad y los pasamanos de la cabina, mientras que la caja de su farol original de carburo, fue pintada con un horrendo y sufrido color amarillo “patito” que le quedaba espantoso a la pobre máquina. Detrás de ella, fueron colocados dos antiguos furgones de dos ejes con carrocería de madera, los que no tuvieron mucha mejor suerte y mientras que uno fue pintado de un dudoso color azul con el bastidor rojo y techo también rojo, el otro fue pintado de color completamente rojo bastidor negro y techo blanco. No se sabe los números de los vagones pero sí que ambos pertenecían a alguna de las 3 empresas del litoral, posiblemente al ex Midland.

Por último y para completar el estrambótico tren, fue colocado un salón de pasajeros de madera de 4 ejes, el que fue el menos agraciado con todo este mamarracho; las paredes de las plataformas fueron pintadas de gris ceniza al igual que la parte

superior de la carrocería sobre las ventanas, los marcos de las ventanas fueron pintados de negro, el techo de blanco y la parte baja de las ventanas hasta el bastidor fue pintada de un color naranja tirando a rojo o algo por el estilo. Para completar el mamarracho, vale destacar el color rojo fuerte aplicado a los bogies del salón de pasajeros, y con esto estaba completa esta obra de arte que lo que menos hacia era representar al ferrocarril.

La formación fue instalada entonces en unos desvíos que salían cerca de la planta de la cerveza Norteña y seguían por la costanera de Paysandú hasta el puerto, pasando a formar parte esa mamarachesca formación disfrazada peor que para el carnaval, de esta Exposición Internacional del Rio Uruguay, la cual fue muy famosa. Pero terminada la exposición y como era de esperarse, el tren quedó ahí abandonado durante años. No se sabe quién era el responsable de todo eso, posiblemente fuera el propio Concejo Departamental de Paysandú; lo que sí se sabe es que tanto la maquina 17 como los demás vagones permanecieron ahí por años, en octubre de 1968 todavía estaban en dicho lugar e insólitamente se mantenían en relativo buen estado de conservación y producto de una sociedad totalmente distinta a la actual, ninguna de las unidades fue saqueada, y la B17 por ejemplo conservó siempre sus placas de bronce con el numero Nº17, su silbato también de bronce y todos los accesorios al igual que los salones.



La B1 Nº4 abandonada el 7 de noviembre de 1973 en Peñarol… aun así, su vida estaba lejos de terminar… faltaban aun algunos kms mas por recorrer… (Gianneto Williams)

Respecto a sus hermanas, no les fue mucho mejor que a la B1 Nº17, existe una fotografía tomada en 1969 donde se aprecia una máquina que aparenta ser la B4 pero de ser ella, hasta ese entonces conservaba no solo el farol original a carburo, sino que su caja de humos era la original también. Respecto a las otras dos de la B17 se sabe que estaba abandonada en Paysandú en la vía al puerto con su formación de carnaval… en el caso de la B4, se sabe que al menos desde abril a noviembre de 1973, la misma se encontraba abandonada en mal estado en los talleres Peñarol, estando su cadáver en las

vías ubicadas entre la remesa y el taller mecánico. Respecto a la B15, la misma estaba abandonada en Carnelli junto con la Clase Ns Nº90, el día 16 de agosto de 1970, y por imágenes que hay de ella, se sospecha que ese fue su último lugar de trabajo antes de quedar radiada al estar fuera de servicio, pero las cosas con estas 3 máquinas estaban lejos de llegar a su fin.

Del desastre a la vida:

A principios de los 70 las 3 Clase B1 supervivientes, existían como tales pero todas ellas estaban abandonadas, la B17 en Paysandú, la B4 en Peñarol y la B15 en Carnelli; pero sucedía que las todo poderosas locomotoras diésel de maniobras, se encontraban en peores condiciones que ellas, y de un parque de 28 locomotoras diésel de maniobras, solo se mantenían en operación unas pocas máquinas, donde especialmente se destacaba el absoluto desastre que fue la operativa de las locomotoras japonesas, especialmente las Kawasaki. Pero además de eso, las propias General Electric se encontraban también muchas de ellas ya fuera de servicio, algunas jamás volverían a ser reparadas, y ante la total deficiencia de máquinas para el servicio de maniobras, no quedó otra que intentar recuperar algunas de las locomotoras de vapor; no solo a las Clase B1, sino también a otras como la A1 Nº3 etc.



Esta imagen fue famosa, salió incluso en una revista rieles etc, corresponde a cuando la B17 fue recuperada y colocada frente al taller de Paysandú a donde se la exhibiría…

De las 3 Clase B1, la que aparentemente fue vuelta al servicio primero, fue la Nº15, no se tienen mayores datos al respecto pero si se sabe que pasó de estar tirada en 1970, a estar operativa en la Remesa Paysandú en 1973 a donde se mantuvo por lo pronto hasta el día 25 de febrero de 1974, desconociéndose hasta cuando operó en dicho lugar. Para el año 1975 se encontraba nuevamente operativa también su medio hermana, la Clase B1 Nº4 a donde se la ve remolcando un extraño tren en línea principal, pasando

por las estaciones de La Paz y Progreso ese año, llevando dos tenders de petróleo de locomotoras de línea principal a vapor, las que al ser retiradas, sus tenders fueron adaptados para otras tareas como servir de tanques de reserva de petróleo, para locomotoras como el caso de la B4, mientras que atrás del todo iba un vagón brecke. Esto posiblemente fuera un viaje de pruebas de la máquina, pero no hay más datos. Respecto al regreso de la B4, existen algunos detalles a tener en cuenta; no solo se la reparó sino que también se la modificó, ya que al volver al servicio, le fue al parecer cambiada la caja de humos original, la que conservaba hasta 1969, por una más grande que mejoraba el tiraje de la chimenea.



Aquí vemos a la Bº17 en Lugar Desconocido (1980)

Según expresaban en la revista Rieles, la B15 habría estado un tiempo abandonada; si eso ocurrió luego de 1973, debe a ver sido entre 1974 y 1976, porque ese año, la 15 fue recuperada en los talleres de Sudriers en Julio de 1976 para prestar servicios dentro del área de los talleres ubicados en este lugar, a donde realizaba maniobras con los vagones y material que se iba reparando en dicho lugar. Para Junio de 1978 se sabe de la existencia de la B4 realizando maniobras en la estación Florida.

Y mientras sus dos hermanas hacían lo que podían, ahora le tocaría el turno de volver a trabajar a la tercera en discordia, la Clase B1 Nº17 que aparentemente aún seguía tirada desde 1964 en las vías que iban a dar al Puerto de Paysandú, y la cual de alguna forma no se sabe si fue que el Concejo Departamental de Paysandú se quiso deshacer de ella, o AFE la solicitó nuevamente, pero el hecho es que toda la formación fue retirada y la B1 Nº17, regresó a ser propiedad de AFE ya que ante el absoluto fracaso de las locomotoras diésel de maniobras, las vaporeras necesitaban volver al servicio.

Aquí hay una enorme confusión de datos, no se sabe si la B17 fue terminada de recuperar en abril o agosto de 1979, ya que según expresa una revista Rieles de Agosto de 1979, se redacta lo siguiente: *"Con fecha 30 de abril próximo pasado quedó habilitada para el servicio de maniobras en "La Heroica" Paysandú, la vaporera B17, que volverá a guapear en las playas y desvíos de la estación local. Los sacrificados y capacitados ferroviarios sanduceros. Cumplieron en esta oportunidad, como ya es costumbre, con la compleja tarea de rehabilitar esta pequeña vaporera"*

Para dicha ocasión la B17 fue fotografiada frente a la entrada de los talleres Paysandú recién recuperada apareciendo en la revista Rieles que emitía la propia AFE, y de ahí en más, luego de ser recuperada por Talleres Paysandú la más joven de todas las locomotoras Clase B1, no tendría descanso… sus primeros trabajos nuevamente en AFE fueron realizados en los talleres Paysandú, y dado que para estos años, estos talleres eran los únicos capaces de hacerse cargo de reparaciones pesadas efectuadas a máquinas de vapor, no es de extrañar que para 1982, tanto la B4 como la B15, debieron ser enviadas ambas desde sus áreas de operación al Taller de Paysandú para efectuársele a ambas, reparación general.



Si algo caracterizó siempre a Talleres Paysandú, es que jamás se detenían, aquí en pleno proceso de restauración de la locomotora Clase B1 Nº4, de fondo, otra máquina de tipo desconocido en igual proceso. (1982)

Respecto a la B4, no se sabe en qué fechas exactas de 1982 estuvo de visita por Paysandú pero su recuperación llevó algunos meses, en cuanto a su medio hermana, la B15, la misma fue terminada de reparar el día 19 de noviembre de 1982. Vale destacar que estas dos reparaciones les valdrían a estas dos máquinas, las últimas reparaciones generales que se les efectuarían en toda su vida, al irse ellas dos, nunca más una máquina de vapor de maniobras seria recuperada a nuevo en la historia de los Ferrocarriles Uruguayos.



B15 en Sudriers en 1985 (Fotografía de Héctor López)

En octubre de 1985 se sabe que durante algún tiempo, la maquina Nº15 se encontró dentro del predio de los talleres Peñarol, no se sabe si por alguna reparación, o porque realizaba trabajos en el patio de maniobras del taller, pero si se sabe de su existencia ahí en esas fechas por algunas fotos varias que hay de ella. Desde ahí, se marcharía a trabajar a los Talleres y Estación Sudriers, a donde ya se encontraba operando ahí en 1988, y donde terminaría su vida finalmente algunos años luego.

Por su parte, la B4 trabajó sus últimos años, a la par de la B15 en Sudriers, pero en este caso la B4 operaba en los talleres de Piedra Alta, en la ciudad de Florida, por lo pronto en 1988 ya se encontraba ahí realizando todas las maniobras de dichos talleres. Ya que hablamos de la B4, vale aclarar que si bien era parecida a la B15 y B17, ninguna era exactamente igual a la otra, y la B4 era la que presentaba mayores diferencias respecto a las otras dos, ella por ejemplo su freno de la locomotora (no el freno del tren) no funcionaba a vacío sino que era a vapor, a diferencia de como operaban la B15 y B17; la otra diferencia notoria era que sus cilindros eran una pulgada más chicos que los de las otras dos.

Respecto a ella, el aficionado al ferrocarril, señor Mario Pienovi en una sección de fotos referidas a ella, la vio trabajar en 1991 y contaba lo siguiente: *"Como anécdota les cuento que en febrero de 1991 estuve fotografiándola (a la B4) en Piedra Alta un viernes cuando hacía maniobras. Subí a su cabina y el maquinista al cargo ante un comentario mío sobre lo antigua e histórica de dicha locomotora, me replicó*

textualmente "yo la quisiera ver enterrada bien abajo". Evidentemente este ferroviario prefería algo más moderno y funcional, más fácil de manejar. Me quedó muy grabado ese comentario porque a mí me gustan mucho las vaporeras, claro yo no trabajo con ellas" Mario Pienovi.

Vale destacar una pequeña anécdota de la B15 aquí… A principios de los años noventa y al poco tiempo de asumir como presidente de AFE el Sr. Michael Castleton, en una recorrida del mismo por el interior, encontró adentro de una cantera de piedra en Paso de los Toros, conocida como Parada SUD, a una locomotora de vapor de trocha angosta que pertenecía a AFE, y era conocida como LVD Nº1, el presidente de AFE solicitó que dicha locomotora fuera reacondicionada para ser expuesta en Montevideo, y así fue como se la retiró de la cantera, se la llevó hasta Montevideo arriba de un vagón en un tren de carga descendente y se la terminó conduciendo a los talleres de Sudriers, ya que ahí era donde se encontraba la máquina de arenado con la que aun contaba AFE en aquellos años.



La B15 en 1991, introduciendo adentro del taller de arenado de Sudriers, a la pequeña locomotora LVD Nº1 para poder ser recuperada estéticamente. (Fotografía de Pablo De Vita)

Al llegar a Sudriers en 1991, y como era de esperarse, la locomotora que se encargó de realizar todas las maniobras para meter adentro del arenero a la pequeña vaporera de trocha angosta, fue evidentemente la maquina Clase B1 Nº15 que estaba como encargada en aquellos años en dicho lugar. Luego de que la LVD1 fuera recuperada y pintada, su destino fue cambiado y se la envió a la exposición Rural del Prado en Montevideo, donde fue exhibida en Mayo de 1991 a la intemperie junto al vagón 7227, donde el Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay (CEFU), había instalado una maqueta de Ferrocarriles a Escala) en un Stand que AFE tenia ahí. En

Mayo de 1992 la maquina es vuelta a exhibir en la exposición rural, para finalmente ser enviada a la playa de maniobras de la estación Central donde permanecería durante largo tiempo.

La muerte de las Clase B1 Nº4 y de la B1 Nº15

El día 12 de diciembre de 1992, la institución preservacionista conocida como CEFU (Circulo de Estudios Ferroviarios del Uruguay) llevó hasta Piedra Alta, un tren para todo público el cual era remolcado por la locomotora Clase N3 Nº119 (una de las 8 máquinas que llegaron junto con la Clase B1 Nº17 en 1910) la que aún se encontraba operativa siendo preservada por dicha institución, para fines históricos, bajo el número ficticio, Nº120. En ese viaje en particular, estaba diagramado para que la locomotora B4 que estaba en ese entonces trabajando en Piedra Alta, tuviera también participación en la actividad, utilizando el mismo tren que llevó hasta Piedra Alta la locomotora Nº119, compuesto por los salones oficiales, Nº515, 509 y dos salones Allan Nº400 y 403. Cuando la maquina Nº119 llegó a Piedra Alta desde Montevideo, primero se realizaron algunas fotografías juntas ambas locomotoras de vapor, y posteriormente, el tren de la 119 fue desacoplado y tomado por la maquina Clase B1 Nº4.



La B4 lucia impecable aquel día de verdadera fiesta, compartida con su vieja compañera de labores la N3 Nº119, acá la B4 a toda máquina remolcando el tren rumbo al ramal al Km 329 . (Fotografía de Pablo De Vita)

Cabe destacar además que la B4 lucio impecable esa vez, con su caja de humos totalmente pintada de blanco para la ocasión; finalmente parte desde Piedra Alta con la formación, en total unas 140 toneladas de peso lo cual para la B4 no resultó ninguna clase de problema… la maquina ingresó a la abandonada ya en esa época, línea al Km 329, cruzando el puente metálico de la misma, y introduciéndose en esta unos 500 metros aproximadamente, luego de cruzar el puente metálico terminando el recorrido en la cima de un repecho que se encontraba en determinado lugar de la línea. Ahí se detuvo

y emprendió el viaje de regreso, marcha atrás, en dirección a Piedra Alta empujando los 4 salones y a toda la comitiva.

Según relata el Señor Tabaré Bordach, Foguista del CEFU y quien fogueó durante toda la vida de vida de la locomotora 119 durante sus años de servicio para el CEFU, al momento de desacoplar la tubería de vacío de los frenos, de la locomotora B4 al resto de la formación, para así poder volver a acoplar a los mismos a la locomotora Nº119, era tanto el vacío de trabajo que había generado la maquina Nº4, que hubo que esperar más de 20 minutos a que los cilindros de freno de los 4 salones, se desagotaran, producto de que según Bordach, la maquina Nº4 tenía un aparato de vacío (FAV) en muchísimas mejores condiciones de operación incluso que el que tenía la 119 de CEFU, y de ahí que no lograran des frenar a los cilindros de freno de los salones…



La B4 llevando muy tranquila 140 toneladas de carga, pasa sobre el puente que está a la salida de Piedra Alta, en donde arrancaba el ramal al Km 329. (Fotografía de Pablo De Vita)

Pero lamentablemente, ante tanto jolgorio y alegrías había algo que no andaba bien; los años le iban a pasar la cuenta a la ya veterana locomotora B4, y es que hay que tomar en cuenta, que ya hacia algún que otro año, esta maquinita había superado sus 100 años de vida… y como toda pieza mecánica, sufre un desgaste natural y que tarde o temprano, le termina pasando factura. La B4 fue una maquina con una historia como pocas, trabajó a lo largo de su vida para 4 distintas empresas; comenzó su vida laboral trabajando para el Ferrocarril Midland en la zona de Paysandú y adyacencias, siguió su vida en el Ferrocarril Central del Uruguay, logró llegar a AFE y se convertiría en una de las 3 últimas locomotoras de vapor que operarían de forma oficial (sin ser preservada como maquina histórica) para la empresa de ferrocarriles estatales. Superó en servicio a muchísimas otras locomotoras que fueron quedando por el camino, algunas incluso muchísimo más modernas que ella, como lo fueron las Clase S, las N, las V, las Z y tantas otras, pero la vieja B4 no pudo evitar encontrar el final de la vía.

En 1994 la B4 aun funcionaba pero ya mostraba signos de vejes, y se le empezó a formar una perforación de importante tamaño, a un costado del cuadrante en la parte baja de la caja de fuego. Eran tan grande el daño que la maquina aun funcionaba perdiendo agua a grandes cantidades, hasta que llegó un punto que el daño ya no podía tolerarse porque pasó a ser además de nocivo para la máquina, peligroso. Y ese fue el final de 105 años de servicio casi ininterrumpidos de esta legendaria maquina…



La B4 al final de su vida, dando sus últimos esfuerzos en los talleres donde terminó su carrera de 105 años de servicio… Piedra Alta

La B4 se fue de este mundo, pero se fue por la puerta grande, fue la locomotora que tuvo una vida en servicio más longeva trabajando de forma oficial, otras máquinas de vapor de Uruguay la sobrepasaron en años de servicio, pero ya operando con fines históricos en actividades puntuales… la B4 en cambio logró su friolera de 105 años trabajando casi a diario, sin cuidados históricos ni mucho menos, como una mula de carga la murió trabajando, y trabajó hasta el último día de su vida. No fue retirada de servicio por antigua o porque hubiera algo más moderno disponible, simplemente, funcionó mientras le aguantó el físico, como se dice en la guerra “Murió con las botas puestas” y además, es la última locomotora que sobrevive del ex Ferrocarril Midland a pesar de que su vida en el mismo fue muy breve.

Ese mismo año 1994 la Sociedad Criolla “Elías Regules” ubicada en la Avenida Bolivia casi Camino Carrasco en Montevideo, solicitó a AFE, una locomotora de vapor, y una estación completa, para reconstruir en su predio privado, una escena ferroviaria donde se viera a una estación ferroviaria de campaña, con una locomotora llegando y los elementos básicos de este tipo de estructura. Por razones para nada claras, se eligió a la Estación Urioste de la línea al Km 329 para ser desmantelada… la estación se desarmó completamente, y fue “vendida” a la Sociedad Criolla Elías Regules, siendo re armada nuevamente en los predios de dicho establecimiento.

Dentro de este hecho, Walter Pastorino, famoso personaje de CEFU que realizó todo tipo de actividades a favor del ferrocarril, agilitó lo más posible los trámites para que se le entregara a la locomotora B4 a la Sociedad Elías Regules, ya que el cadáver de la B4 al ser retirada de servicio, comenzó a ser depredado como no podía ser de otra forma, siéndole rápidamente robado todo lo que era de bronce. No se sabe si la B4 fue vendida o decida en comodato a la Sociedad Elías Regules, pero fuera como fuera, la maquina fue llevada desde Piedra Alta hasta la el predio de la Sociedad Elías Regules el día 17 de octubre de 1995. Hasta la actualidad tanto la locomotora como la estación, se encuentran aún en la Sociedad Criolla Elías Regules. Por una calle lateral se la puede ver bastante bien junto a un salón y un vagón en la estación Urioste que fue rearmada aquí.



La B4 con el salón lechero y la estación Urioste, ya instalados en la Criolla Elías regules en Carrasco. (Fotografía de Pablo De Vita)

En cuanto a los talleres Piedra Alta, como seguían necesitando una locomotora de vapor, se envió a sustituir a la extinta B4, a su medio hermana, la maquina B17 que se encontraba por lo pronto desde 1988 en Paysandú pero fuera de servicio; la B17 entonces comenzó a trabajar en Piedra Alta realizando las mismas funciones que antes había realizado la B4 en todas las tareas de maniobras y demás, mientras que la B15 seguía haciendo lo suyo en Sudriers, pero esta última… también estaba circulando por el final de la vía.

El día 20 de octubre de 1993, el CEFU había ido a Sudriers con la locomotora Nº119, con una comitiva inglesa. La B15 se encontraba ahí pero ese día justo no estaba trabajando, así que para poder fotografiarla, personal de CEFU le echó adentro de la caja de humos un trapo empapado en aceite el cual fue incendiado, para que saliera humo por la chimenea, como si la locomotora estuviera prestando servicios… En 1995 aparentemente por un problema en su caldera, la maquina B15 queda fuera de servicio,

durante una de sus jornadas de trabajo en los talleres de Sudriers… durante los años que estuvo operando aquí, era conducida por un muchacho de la localidad de Empalme Olmos, el cual se apellidaba Estebes y era quien la conducía y mantenía en muy buenas condiciones, ya que claramente le tenía aprecio a la misma; este muchacho Estebes, estaba habilitado para conducir la locomotora a vapor pero solo solo entre la señal de entrada y la señal de salida de la estación Sudriers, o sea, podía operar la maquina dentro del predio de la estación esta en particular, pero en ningún otro lado.



La B15 ya fuera de servicio, adentro del taller mecánico de Peñarol en 1995, sin su domo, a la espera de una reparación que jamás llegaría... (Fotografía de Pablo De Vita)

Cuando la B15 se rompe, aparentemente por un tema en su caldera, la misma es llevada primero a Peñarol, a donde se la deja primero un tiempo adentro del taller mecánico a donde le fue retirado el capuchón y el domo, posiblemente para evaluar algún daño en dicho lugar; posteriormente se rearmó el domo y la B15 quedó un tiempo abandonada frente a la locomotora ALCO Nº1602, que esperaba desguace en las vías de acceso a los talleres. Por lo pronto en 1996 la B15 se encontraba ahí abandonada… posteriormente fue llevada a Paysandú a donde al no encontrarse una reparación a un costo económicamente rentable para AFE… se la comenzó a desmantelar a solicitud de la Gerencia de Material Rodante, pero es ahí cuando el CEFU logra hacerla declarar “Patrimonio Histórico Nacional” evitando que se la terminara de destruir, a pesar de que ya estaba para ese entonces totalmente desarmada.

En diciembre de 1997 la B15 fue dada de baja oficialmente por AFE, y en 1999 los restos de la misma regresan a Peñarol, en varios vagones… un vagón traía su tren rodante sin las bielas, y en otro vagón viajaba su caldera y su cabina… en Peñarol la locomotora quedó esparcida a lo largo del predio… La caldera, chimenea domo y el hogar más las palancas de comandos, están cerca de almacenes en Peñarol. La Cabina está abandonada a unos 30 metros de ahí y el chasis en donde esta aun el tren de rodamiento y las ruedas, están sobre una chata a unos 50 metros del resto. En algún tiempo, se llegó a decir que el pueblo de Sudriers, la Junta Local de Empalme Olmos,

La comuna canaria y el Museo del Ferrocarril de Pando se encontraban interesados en pedir la máquina para rearmarla y colocarla como muestra estática en Sudriers, como recuerdo de sus últimos años de trabajo, pero todo el proyecto quedó en la nada.



Típico de AFE y sus patéticas gerencias destructoras… si no saben reparar algo, entonces lo destruimos… así terminó la B15 simplemente por hacer daño…



CEFU utilizó algunas de sus piezas para la locomotora Nº119, la caja para cambiar de luz corta a luz larga, lo tiene ahora la 119, y otras partes de la B15, evitando así que le terminaran de depredar lo poco que le quedaba aun colocado al a ahora desarmada locomotora. En 2008 personal de CEFU recuperó sus bielas, y por medio de una zorra de vía improvisada… logró llevar a las mismas a resguardo, adentro de la antigua carpintería de Peñarol… su tren rodante también fue introducido dentro del predio, quedando si su caldera y cabina abandonadas afuera…



La que supo ser la cabina de la B15… AFE, siempre pensando en el patrimonio…

La Última Inmortal:

Al retirarse del servicio la B4 y la B15, solamente quedaba en carrera la B1 Nº17… la más moderna de todas las Clase B y que como ya dijimos quedó operando en Piedra Alta sustituyendo a la B4 desde 1994 cuando esta máquina murió… Desde ese entonces, la B17 no solo se convirtió en la última locomotora clase B1 en funcionamiento sino que para esta época, era la última locomotora a vapor que prestó servicio para AFE ya que si bien el CEFU y la AUAR poseían entre ambas otras 3 locomotoras en servicio, la B17 era la única que aun seguía prestando funciones para AFE de manera oficial, no como maquina histórica.

La B17 tuvo un último encuentro como "Locomotora Histórica" en 1996, el día 12 de noviembre de dicho año, CEFU llevó a un grupo de aficionados americanos a la localidad de Florida, con un tren compuesto por la locomotora General Electric 112Ton Nº1547, y los salones Allan Nº426 y Fiat Nº175… la B17 esperaba en la estación Florida y luego de llegado el tren, le desenganchó los salones a la maquina 1547, y se dedicó a pasearse a toda máquina intentando emanar la mayor cantidad de vapor y humo posible, para que pudiera ser fotografiada la formación por parte del contingente

americano. Por último, la B17 condujo todo el tren hasta Piedra Alta, y se fotografío junto a la locomotora A1 Nº3 que está abandonada ahí hace años… Sería la última vez que la B17 participaría de algo que no fuera netamente trabajar para AFE…



Aquí se aprecia a la B17 trabajando en este caso de forma extraoficial para CEFU en Florida, durante las actividades históricas de 1996. (Fotografía de Pablo De Vita)

En los últimos años de vida la maquina Nº17 trabajó en Piedra Alta. En el año 2001 por temas burocráticos, la infraestructura de AFE había pasado a la órbita del Ministerio de Industria y Energía, quitándole a AFE esa dependencia. Un día fue a Piedra Alta, Florida, un Inspector de Calderas del Ministerio de Industria y Energía a evaluar en qué condiciones se encontraba la locomotora tomando en cuenta que la B17 era un “Generador de Vapor” y como tal, requería ciertas regulaciones para que se la mantuviera habilitada. Luego de ser evaluada estéticamente por el Ingeniero del Ministerio, a causa de que tenía signos de desgaste, el mismo entendió que en las condiciones en las que se encontraba la locomotora, era peligroso que la misma superara las 100 libras de presión de vapor, y solo se la permitió seguir operando si la 17 no superaba esa presión de vapor en condiciones de trabajo.

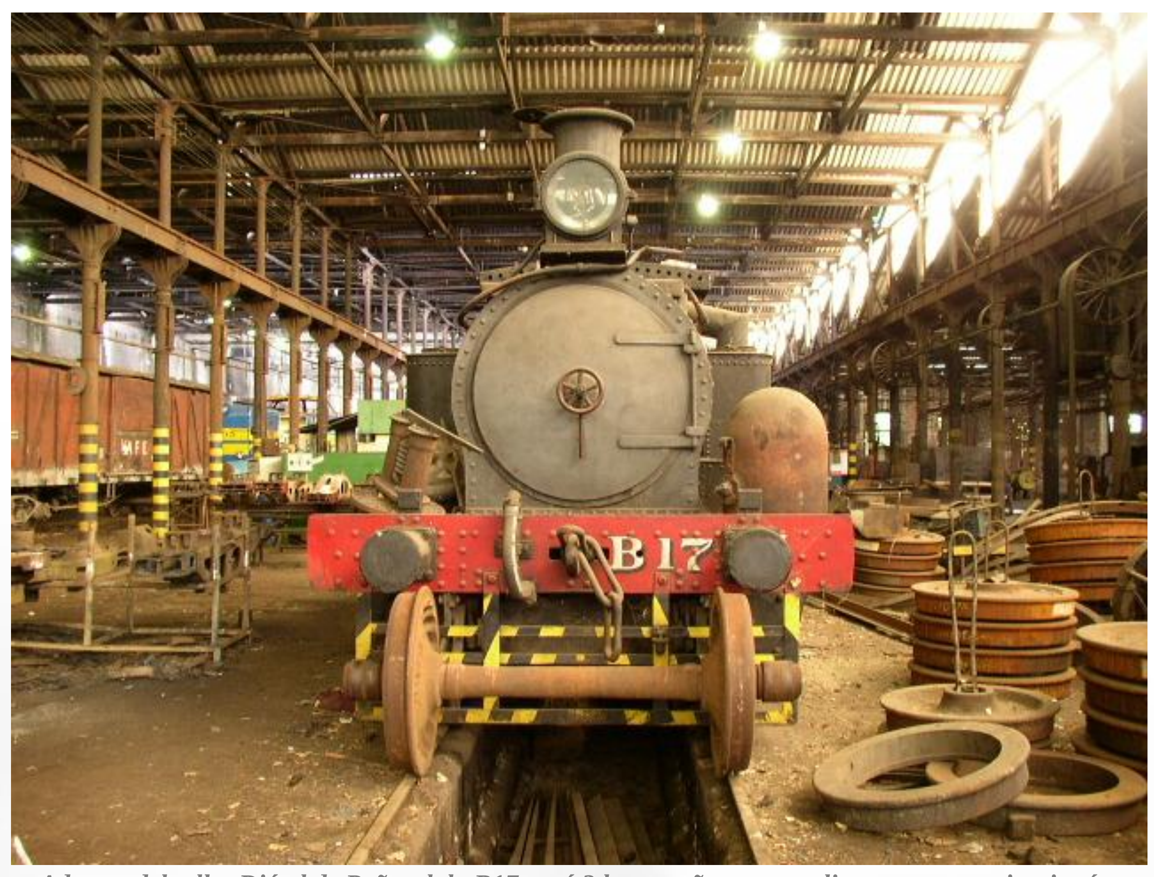
Solo le fue efectuada una inspección visual, no se le midieron las placas por ultra sonido ni nada de eso, pero el problema era que con 100 libras de presión de trabajo, la B17 no era capaz de remolcar casi nada, era una presión muy baja de trabajo causando que la locomotora no tuviera demasiada utilidad. La B17 operó entonces hasta noviembre del año 2002, no se sabe que día fue sacada de servicio, pero la decisión fue tomada por el señor Omar Díaz (El Negro Omar como lo llamaban) que era el Encargado de Remesa, enviando en reemplazo de la B17 a la General Electric 25Ton Nº204.



Recién llegada desde Piedra Alta siendo traída por la 814, aquí se aprecia la B17 ya fuera de servicio en Peñarol, para evaluar su reparación, esta imagen está tomada el 10 de noviembre de 2002. (Fotografía de Pablo De Vita)

Para el día 10 de noviembre de 2002 la B17 llegaba a la Remesa Peñarol desde Piedra Alta, siendo remolcada por la maquina Alsthom Nº814; a modo de evaluar cuánto costaría repararla para que volverá a funcionar como era debido. Fue enviada al interior del taller mecánico de Peñarol, a donde tal cual había ocurrido años antes con la B15, se le quitó el domo y se evaluó su reparación… pasaría años ahí adentro del taller, pero no se le encontraría jamás una solución al problema, por un simple tema de costos, para el 19 de febrero de 2005 la B17 seguía adentro del taller mecánico… su vida ya había terminado; nunca más volvería a entrar en vapor y por lo que supuestamente costaría re entubarla, AFE no quiso realizar el trabajo y ahí cambió de paradigma la B17…

El CEFU solicitó a AFE varias veces la locomotora B17 pero como estaba en "evaluación su futuro" AFE nunca se decidió a entregarle la maquina a CEFU… pero día 26 de agosto de 2005, la B17 luego de años de estar dentro del taller mecánico de AFE, volvió a ver la luz del día. La máquina había sido entregada "de palabra" a la Asociación Uruguaya Amigos del Riel, ya que la misma, pretendía realizar con ella un proyecto en el Ramal Puma en Minas… El 24 de septiembre de 2005, la locomotora B17 fue remolcada hasta la nueva Terminal de AFE para participar del "Día del Patrimonio" como exhibición; ahí estuvo durante 2 días expuesta y en la noche del 25 de septiembre, fue remolcada hasta su nuevo hogar en la remesa de Carnelli donde es la base de operaciones de AUAR, por la locomotora de vapor ANP Nº1, también propiedad de AUAR. La B17 fue depositada en Carnelli a la espera de una recuperación, pero los años fueron pasando, y la B17 simplemente quedó ahí depositada junto a otras locomotoras de vapor… nunca fue recuperada y es muy difícil que en un futuro cercano la misma pueda volver a la vida.



Adentro del taller Diésel de Peñarol, la B17 pasó 3 largos años, para salir nuevamente sin ningún resultado…. Por último, la última aparición pública de la B17… participando fuera de servicio, del Día del Patrimonio de 2005. (Fotografía Nº2 de Sebastián Neira)



Y así termina la historia de estas tal vez poco conocidas locomotoras, ya que como su área de trabajo era en playas de maniobras o remesas, no era mucha la actividad que tenían en cuanto a salir a línea principal, pero eso no les restaba importancia ya que si no fuera por su existencia, hubiera sido imposible armar los trenes y preparar el campo para las locomotoras más potentes.

Si bien 3 de ellas aún existen, dadas sus características tan acotadas, es muy difícil que alguna vez en la historia, una de ellas vuelva a la vida… la única que podría hacerlo sería la B17, que se encuentra se podría decir, completa, pero aun así, repararla saldría una buena cantidad de dinero y como es básicamente una máquina de maniobras, es poco lo que se podría hacer con ella… pero vale destacar si es posible, que fueron quienes lograron hacer llegar la tracción a vapor en Uruguay, hasta el Siglo XXI.

Fabián Iglesias – Archivo del Transporte Uruguayo

Sumergida en la oscuridad eterna en un galón en Carnelli (Ex Bella Vista) la última vaporera de los ferrocarriles Uruguayos… espera… la B17. (Fotografía de Chris Smyth)

RESUMEN FINAL:

01 – Retirada del servicio en 1956, en 1958 abandonada en playa Km 18 en Manga.

02 – Retirada del servicio en 1956, en 1958 abandonada en playa Km 18 en Manga.

04 – Retirada del servicio por ruptura de la placa de fuego a la altura del cuadrante en 1994, llevada en 1995 a la Criolla Elías Regules en Carrasco.

06 – Vendida al frigorífico Armour en Brasil, en septiembre de 1937.

07 – Desmantelada en noviembre de 1935, su caldera pasó a su hermana.

15 – Retirada del servicio en 1995 por aparente ruptura de caldera, dada de baja en 1997 y desmantelada, actualmente se encuentra desperdigada a lo largo del predio de Peñarol. Fue dada de baja en 1997.

16 – Retirada del servicio en 1956, en 1958 abandonada en playa Km 18 en Manga.

17 – Retirada del servicio en noviembre de 2002, hoy día depositada desde 2005 en Carnelli, estando decida a la AUAR.

Agradecimientos Especiales:
Álvaro Rodríguez
Alberto Kaselis
Alain Furest
Amador Iannino
Daniel Lores
Daniel Thomas (Latin Tracks)
Daniel Rama
Demetrio Zeballos
Diego Zito
Edgar Mazza
Edgardo Ballestero
Enrique Bianchi
Emilio Peláez Castello
Emilio Vidal
Fabián Cal
Gastón Gadda
Gunnar Gil
Gustavo Figueroa
Gastón Larzábal
Guillermo Kruse
Halaor Mazza
Héctor López
Italo Sorrentí
Liber Viera
Julio Ramos
José "Pepe" Fontana

José Bergés
Jorge Moalli
Jorge Cerigliano
Javier Borca
Roberto Pena
Raúl Bertola
Leonardo San Martín
Pablo San Martín
Miguel Vaczy
Maicol Luzardo
Manuel Esmoris
Mario Bellinzona
Marcelo Benoit
Milka Pérez
Mario Marotti
Mario Pienovi
Oscar Bagnasco
Pablo De Vita
Raul Bertola
Richard Evers Diez Sosa
Richard Leal
Rodolfo Fontela
Rómulo Guerrini
Sergio Ottonello
Sebastián Iglesias
Tabaré Bordach
"Perro" Piris
Pablo De Vita
Paulo Gonzales
Paulo Cesar Gonzáles Ibarra
Personal de Remesa Peñarol
Personal de Remesa Rivera
Personal de Talleres Paysandú
Personal de Remesa Tacuarembó
William Ginanneto
Walter Pastorino
Werther Haralewicz



Vea a las Locomotora Clase B1 de Uruguay en funcionamiento, en los siguientes videos:

https://www.youtube.com/watch?v=ADiWugIwm6o
Locomotora Clase B1 Nº15 en Sudriers 1988, Pablo De Vita

https://www.youtube.com/watch?v=agjCJbYQy_Y
CEFU a Piedra Alta, Locomotora Clase N3 Nº119 y locomotora Clase B1 Nº4

https://www.youtube.com/watch?v=L22Ss2czQaE
Locomotora Clase B1 Nº15 en Sudriers moviendo maquina LVD Nº1 (1990, Pablo De Vita)

https://www.youtube.com/watch?v=M77WfKB1a84
Locomotora Clase B1 Nº17 en Florida (1996, Pablo De Vita)

https://www.youtube.com/watch?v=kIm72ZpRcjQ
Locomotora Clase B1 Nº4 en Piedra Alta, Florida (1988, Pablo De Vita)



LOCOMOTORAS CLASE B1 (2-6-0) FALCON RAILWAY PLANT, BEYER PEACOCK & CO., HUDSWELL CLARK & CO. (1890, 1905, 1907 Y 1910)

Versión 3.0

- Actualizada al día 19 de Junio de 2019 -

Imagen de Portada, locomotora Nº15 en Paso de Los Toros (25-2-74) (W.Halarewics)
Imagen de Fondo, Locomotora Nº4 en Piedra Alta en 1992 (Pablo De Vita)

Contacto: atuproducciones@gmail.com

YOUTUBE :
http://www.youtube.com/user/metalifabio
http://www.youtube.com/user/atubusuy

FACEBOOK:
http://www.facebook.com/#!/profile.php?id=1840672675

ARCHIVO DEL TRANSPORTE URUGUAYO